UNIVERSITE DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

LE FRET D'EXPORTATION

SA PÉNURIE EN FRANCE

THÈSE

Présentée et publiquement soutenue devant la Faculté de Droit de Montpellier

PAR

MAURICE LONJON

POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT

(SCIENCES ÉCONOMIQUES)

MONTPELLIER
IMPRIMERIE DE L' « ECONOMISTE MERIDIONAL »
19, Avenue de Toulouse, 19

1923

Le Fret d'Exportation

Sa Pénurie en France

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

LE FRET D'EXPORTATION

SA PÉNURIE EN FRANCE

THÈSE

Présentée et publiquement soutenue devant la Faculté de Droit de Montpellier

PAR

MAURICE LONJON

POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT

(SCIENCES ÉCONOMIQUES)

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

MONTPELLIER
IMPRIMERIE DE L' « ECONOMISTE MERIDIONAL »
19, Avenue de Toulouse, 19

1923

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535710_0109

UNIVERSITE DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VALÉRY, professeur de Droit commercial.
MOYE, Doyen, professeur de Droit International public.
MORIN, assessseur, professeur de Droit civil.
DONNEDIEU DE VABRES, professeur de Droit criminel.
BECQUÉ, professeur de Droit civil.
DE NESMES-DESMARETS, professeur de Droit administratif.
ROCHE-AGUSSOL, professeur d'Economie politique.
VIALLETON, professeur de Droit civil.
BOSC, professeur de Droit civil.
VIARD, professeur d'Histoire du Droit.
BASTID, chargé de cours de Droit constitutionnel.
DIJOL, chargé de cours de Procédure.
TISSET, chargé de cours de Droit romain.
TEILLARD, chargé de cours d'Economie politique.
DELBEZ, chargé de cours de Droit romain.
VIGIÉ et BRÉMOND, doyens honoraires.
LABORDE et CHAUSSE, professeurs honoraires.
DUBOIS, secrétaire.

MEMBRES DU JURY

MM. ROCHE-AGUSSOL, *Président.*
VALÉRY, professeur. } *Assesseurs*
TEILLARD, chargé de cours. }

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions écrites dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LE FRET D'EXPORTATION

SA PÉNURIE EN FRANCE

AVANT-PROPOS

La notion d'équilibre a un rôle essentiel dans le domaine de l'Economie, dans celui de la Finance et dans celui de la Politique: L'équilibre européen, l'équilibre budgétaire, la balance du commerce sont au nombre des aspects les plus connus de cette notion.

Nous avons l'intention de nous occuper d'un élément important du problème de l'équilibre économique: la balance des frêts, c'est-à-dire le rapport existant entre le tonnage des importations et le tonnage des exportations d'un port ou d'un ensemble de ports ou de tout un pays.

Or, cette balance se caractérise en France, par un déséquilibre anormal par rapport aux principaux pays maritimes et commerçants du monde, en raison de la pénurie du tonnage de sortie.

Cette disproportion entre les importations et les exportations maritimes se traduit dans le mouvement de la navigation entre la France et les autres pays, par l'entrée dans les ports nationaux d'un grand nombre de navires chargés et par la sortie de la plupart de ces navires, soit sur lest, soit avec un faible chargement.

Il en résulte une exploitation coûteuse de la Marine marchande française, plus intéressée au commerce maritime du pays que ses rivales étrangères. C'est là une entrave à son expansion, d'autant plus grave que le tonnage de cette Marine est en voie de développement depuis 1906.

D'autre part, le coût des transports maritimes, à l'importation, est plus élevé, puisque trop souvent le voyage de retour est improductif. Ceci est un obstacle au développement économique du Pays et nous apparaît comme un des multiples facteurs de la vie chère. En dehors donc des intérêts directs de la Marine marchande, le problème de l'équilibre des frets touche à des intérêts nationaux de premier ordre.

Nous étudierons successivement l'ampleur et les causes du déséquilibre actuel, et les moyens les plus propres à l'atténuer.

TITRE PREMIER

Le déséquilibre du trafic maritime

CHAPITRE I

Son ampleur et ses causes

Par fret d'exportation de France, nous entendons la marchandise de mer transportée de France, des Iles littorales et de la Corse, en Algérie, aux Colonies, aux Protectorats, à l'Etranger et aux Pays de Grande-Pêche. Nous comprenons indistinctement, dans cette expression, les marchandises d'origine nationale, celles d'origine étrangère qui ne font que transiter sur le territoire français et celles qui, ayant été admises temporairement en franchise, sont réexportées. Par contre, nous ne considérons pas comme fret d'exportation les marchandises chargées sur les navires à leur sortie de France, à titre de provisions et de matériel de bord.

Le fret d'importation en France, qui nous servira de comparaison avec le fret d'exportation, comprend seulement les marchandises introduites en France par la voie maritime.

Ainsi, le cabotage national, c'est-à-dire le trafic

de port français à port français n'entre pas en ligne de compte.

C'est, au surplus, la méthode rationnelle admise par l'Administration des Douanes, à qui nous empruntons la plupart des statistiques qui vont suivre.

***

Nous donnons ci-après le total de 1911 à 1920 des importations et celui des exportations par mer et la différence entre les unes et les autres (1) :

ANNÉES	TOTAL DES PORTS FRANÇAIS		DÉFICIT DES EXPORTATIONS
	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	
	Tonnes (2)	Tonnes	Tonnes
1911.....	27.004.480	7.972.729	19.031.751
1912.....	26.305.592	8.883.597	17.421.995
1913.....	30.192.912	9.860.629	20.332.283
1914.....	25.698.951	7.749.611	17.949.340
1915.....	34.356.245	4.937.124	29.419.121
1916.....	41.738.629	4.669.438	37.069.191
1917.....	35.603.012	3.592.321	32.010.691
1918.....	30.662.555	3.014.241	27.648.314
1919.....	32.217.411	3.116.183	29.101.228
1920.....	32.972.126	6.414.278	26.557.842

(1) Direction Générale des Douanes: Tableau général du Commerce et de la Navigation.

(2) La tonne de 1.000 kilogs est constamment usitée dans nos statistiques, à l'exclusion de la tonne de 1.015 kilogs.

On constate donc pour les trois dernières années normales (1911, 1912, 1913), un déficit moyen de 18.928.676 tonnes à la sortie, déficit qui s'est élevé jusqu'à 37.419.121 tonnes en 1916.

*
**

Quelles sont donc les causes de cette disproportion constatée entre les importations et les exportations par mer? Ces causes paraissent tenir à la fois à la géographie humaine et à l'histoire économique du Pays.

Malgré la variété de ses richesses minières, la France n'est pas aussi riche que ses principaux rivaux: Etats-Unis, Angleterre et Allemagne, en certaines matières premières, et notamment celle que l'on appelle avec raison « le pain de l'industrie » et qui le demeure malgré l'utilisation grandissante de la houille blanche et des carburants liquides ou fluides. Or, la houille n'est que relativement peu abondante en France: En 1913, la production de la houille y a été seulement de trois centièmes de la production mondiale et l'importation y a été de deux centièmes de cette production totale, qui s'élevait à 1.342 millions de tonnes (1):

(1) D'après M. H. Baulig, dans « Un inventaire de la production minérale du monde ». *Annales de Géographie*, n° du 15 juillet 1922.

Ainsi, tandis que les Etats-Unis, l'Allemagne et plus encore l'Angleterre, tous abondamment pourvus en charbons, trouvaient dans ce combustible un élément de fret lourd de sortie de premier ordre, et qui contribuait largement à maintenir la prééminence de la Marine marchande anglaise, la France était importatrice d'une grande partie de sa consommation houillère. C'était là une des principales causes du déséquilibre des frets dans ses ports maritimes, car une part importante de ces importations se faisaient par la voie maritime.

De même, l'absence de pétrole en France l'obligeait à s'approvisionner aux Etats-Unis et en Russie, et par conséquent à recevoir ses pétroles par mer.

Les phosphates algériens et tunisiens constituaient aussi un fret d'entrée considérable. Il en était ainsi de beaucoup d'autres produits minéraux, tels que le minerai de nickel canadien ou néo-calédonien, le minerai de fer d'Espagne ou d'Algérie, le soufre d'Italie, les nitrates du Chili, etc...

Les matières premières agricoles, les produits de l'élevage et les bois constituaient aussi un fret d'entrée abondant, sans contre-partie suffisante à la sortie: Les vins et les produits maraîchers expédiés de France, notamment vers l'Angleterre, étaient loin de faire équilibre aux diverses matières agricoles que le Pays ne peut produire;

arachides, riz, caoutchouc, café, thé, coton et jute, en particulier; ou ne produit pas en quantité suffisante: sucre, soie, laine, bétail, cuir, etc... Les poteaux de mine exportés du Sud-Ouest de la France constituaient une contre-partie insuffisante aux bois et à la pâte à papier importés de l'Europe Septentrionale et de l'Amérique du Nord.

De par la nature de son sol et de son sous-sol, le Pays ne pouvait pas être exportateur de matières premières lourdes, en grande quantité.

A cette cause d'ordre géologique et géographique de la pénurie de fret de sortie, est venue s'adjoindre une cause d'ordre historique: La France étant un des plus anciens pays manufacturiers a pu se perfectionner et se spécialiser dans certaines industries de luxe ou d'art, plus que ne l'ont fait l'Allemagne et les Etats-Unis, venus plus tard que notre pays à la grande industrie. La production industrielle de la France est caractérisée par sa grande valeur et fait honneur à l'ouvrier français, mais elle offre un fret relativement léger. Celui-ci est disséminé dans tous les pays du monde et, de la sorte, présente peu d'intérêt pour la Marine Marchande.

Tels sont en particulier les innombrables articles de Paris, produits principalement dans le centre de la capitale, et qui font l'objet d'un commerce important avec l'étranger. Toutes les industries spécialisées à Paris, telles que la bijou-

terie, les établissements de mode, les fabriques de meubles, celles d'appareils électriques, les imprimeries, etc., fournissent des objets de valeur à l'exportation, mais peu pondéreux et peu encombrants.

Il en est de même de l'industrie de la soierie: La production de la région lyonnaise représente aussi une grande valeur sous un petit volume et ne peut servir en aucune façon à rétablir la balance des frets avec les Etats-Unis ou avec l'Angleterre, qui sont parmi les principaux importateurs de tissus de soie.

Aux industries spéciales à Paris et à Lyon, on peut assimiler, au point de vue du fret d'exportation, l'industrie de l'horlogerie et du bois, propre à la région du Jura, et dont le centre est Besançon, et celle de la bonneterie de coton, développée en Champagne et centralisée à Troyes.

Ainsi: exportation industrielle d'articles chers, mais peu pondéreux, exportations agricole et minérale peu importantes, telles sont les causes générales du déséquilibre des frets en France.

*
**

Les deux façades maritimes de la France: littoral atlantique et littoral méditerranéen, ont des relations commerciales différentes avec le monde extérieur, pays étrangers et pays coloniaux. Dès

lors, la comparaison du déséquilibre des frets entre les deux façades maritimes du pays présente un intérêt tout spécial que seules les statistiques peuvent nous révéler.

Voici les chiffres pour les deux années 1913 et 1920, qui nous donneront une idée de cette comparaison, avant et après la guerre :

Années	Total des Ports	Entrees (1)	Sorties (1)	Déficit des sorties
		TONNES	TONNES	TONNES
1913....	Atlantique . ..	23.110.094	5.817.416	17.292.678
1913....	Méditerranée ..	7.082.818	4.043.213	3.039.605
1920....	Atlantique . ..	27.549.430	4.155.668	22.126.734
1920....	Méditerranée ..	5.422.696	2.258.610	3.164.086

Il résulte de ces données que le tonnage des sorties a été la moitié environ du tonnage des entrées dans l'ensemble des ports de la Méditerranée, tandis qu'il a été du quart environ en 1913 et d'un sixième seulement en 1920, dans les ports de l'Océan.

***

Cette disproportion entre les ports de l'Atlantique et ceux de la Méditerranée semble due principalement à la question de la houille : La portion occidentale de la France ne possède pas de char-

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

bonnages; elle est mal reliée par voie d'eau intérieure aux bassins houillers du reste du pays, d'Allemagne ou de Belgique; elle est à proximité des centres d'exportation de charbon, par voie maritime, les plus considérables du monde: Cardiff, Newcastle, ou encore Rotterdam, port d'exportation des charbons westphaliens.

Dès lors, ces charbons constituent un fret lourd d'entrée important, qui alimente d'une part les industries et la consommation ménagère des ports atlantiques et de leur arrière-pays; d'autre part, les vapeurs qui s'approvisionnent dans les ports de la France occidentale.

C'était là, du moins avant la guerre, une cause permanente du déséquilibre des frets dans les ports de l'Océan, cause qui semble, d'ailleurs, destinée à subsister, même si les charbons anglais disponibles pour l'exportation se raréfiaient ou atteignaient un coût excessif, car les charbons westphaliens, américains ou autres, se substitueraient à eux.

Les ports de la Méditerranée importent des quantités moindres de charbon, parce qu'ils sont plus éloignés des grands centres d'exportation ci-dessus mentionnés et parce que les autres pays méditerranéens n'ont pas de houille à exporter. Dès lors, les importations maritimes sont plus restreintes que sur les rivages de l'Atlantique: les bassins houillers du Gard, de l'Hérault et du

l'Tarn participent à l'alimentation charbonnière de la région méditerranéenne. L'activité industrielle de cette région se trouve d'ailleurs presque entièrement limitée aux chantiers maritimes de La Seyne, à Marseille et à sa banlieue.

Les ports de l'Océan sont le principal débouché des produits industriels de luxe de Paris, de Lyon, de Troyes, de Besançon et de leurs régions, puisque ces produits sont exportés surtout en Angleterre, aux Etats-Unis, au Brésil et en Argentine. Au contraire, les ports de la Méditerranée exportent plutôt des produits industriels moins chers et plus pondéreux, destinés aux pays d'Orient et aux Colonies.

Toutes ces causes de déséquilibre de la balance des frets des ports de l'Océan et de ceux de la Méditerranée ont peu varié depuis le milieu du XIX^e^ siècle. Elles sont susceptibles d'évoluer : Ainsi le déséquilibre relativement faible des ports méditerranéens pourra être aggravé. Nous nous bornerons à envisager à ce point de vue les conséquences probables de l'aménagement du Rhône.

La loi du 27 mai 1921 a décidé l'aménagement du fleuve au triple point de vue de la navigation, de la force motrice et de l'irrigation, depuis la frontière suisse jusqu'à la mer.

Entre autres avantages que l'on attend de cet aménagement, on escompte attirer une partie du

trafic de la Suisse vers les ports du Midi de la France. La navigabilité du Rhône accroîtra assurément le trafic des ports français de la Méditerranée. Toutefois, ses effets sur la balance des frets risquent d'être moins heureux.

La Suisse, semblable en cela à la France, exporte les produits des industries de la soie, du coton, de la broderie, des articles en bois, des instruments de précision, des machines, de la bijouterie, etc... Ce sont des produits de grande valeur, mais ils sont peu pondéreux et peu volumineux. Leur vente a lieu dans tous les pays du monde. Comme les produits des industries des régions lyonnaise, parisienne, champenoise et jurassienne, ils ne peuvent remédier au déséquilibre des frets. Par contre, la Suisse reçoit des céréales, des phosphates, des nitrates, des minerais, des laines, des cotons et d'autres matières lourdes, venues des pays d'Outre-Mer. Dès lors, il est à prévoir que la navigabilité du Rhône, de la Suisse à la Méditerranée, accroîtra le trafic des ports du Midi, mais il est aussi à prévoir qu'elle accroîtra pour ces ports la disproportion entre le fret d'entrée et le fret de sortie. Ainsi, bien qu'en aucune façon ce trafic ne puisse devenir considérable, il pourra atténuer la différence de situation que nous avons constatée entre l'Atlantique et la Méditerranée.

S'il ressort des statistiques que le mouvement

maritime de la France se manifeste principalement à l'entrée, notamment dans les ports atlantiques, il n'en est pas moins vrai que les ports d'une même mer présentent des variétés extrêmes dans leur balance des frets. Tel peut être exclusivement importateur ou exportateur, tandis que tel autre aura des entrées sensiblement égales aux sorties. Des causes diverses agissent ainsi sur la balance des frets. Les statistiques ci-dessous exprimées nous indiquent le total des entrées (1), celui des sorties (1) et leur différence, dans chacun des ports de France qui ont fait un trafic d'au moins 100.000 tonnes au commerce extérieur, par voie maritime, en 1913.

Commerce extérieur en 1913

PORTS	Importations	Exportations	Déficit des Exportations	Excédent des Exportations
—	—	—	—	—
	(tonnes)	(tonnes)	(tonnes)	(tonnes)
Dunkerque	2.577.726	672.269	1.950.457	
Calais	966.853	81.050	885.803	
Boulogne	684.539	159.864	524.675	
Le Tréport	154.399	81.258	73.141	
Dieppe	472.349	139.814	332.535	
Fécamp	89.869	23.260	66.609	
Le Havre	2.668.769	988.078	1.680.691	
Rouen	4.969.057	381.922	4.587.135	
Honfleur	275.150	23.607	251.543	

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

PORTS	Importations	Exportations	Déficit des Exportations	Excédent des Exportations
	(tonnes)	(tonnes	(tonnes	(tonnes)
Caen	590.698	492.223	98.475	
Cherbourg	141.282	69.857	71.425	
Saint-Malo	227.680	106.531	121.149	
Saint-Servan	241.345	16.476	224.869	
Brest	237.595	47.940	189.655	
Lorient	191.845	125.440	66.405	
Saint-Nazaire	1.404.167	286.767	1.117.400	
Nantes	1.436.312	279.565	1.156.747	
La Pallice	469.709	74.158	395.551	
La Rochelle	305.271	92.126	213.145	
Rochefort	264.908	7.568	257.340	
Tonnay-Charente ..	216.386	51.715	164.671	
Bordeaux	2.958.811	1.053.628	1.905.183	
Pauillac	95.049	54.399	40.650	
Arcachon	41.340	66.778		25.438
Bayonne	664.536	280.240	384.296	
Cette	837.317	147.391	689.926	
St-Louis-du-Rhône .	255.684	146.340	109.344	
Marseille	5.358.377	3.214.544	2.143.833	
Toulon	256.228	255.925	303	
Nice	195.085	21.864	173.221	

Nous voyons ainsi que le déséquilibre des frets par déficit des sorties a été général en 1913, dans les ports français de grand et de moyen trafic. Sur les trente ports dont le tonnage a excédé 100.000 tonnes, un seul, le trentième, a eu un excédent d'exportation.

Cette situation n'a fait que s'aggraver durant les années de guerre, et demeure depuis lors à tout le moins aussi dangereuse qu'en 1913. C'est

ainsi qu'en 1920, sur trente-deux ports, dont le tonnage total a excédé 100.000 tonnes, un seul encore, et l'un des moindres, a plus exporté qu'importé. C'est le système portuaire que l'Administration des Douanes désigne sous l'appellation complexe de « Port-de-Bouc et les ports de l'étang de Berre », avec un excédent des sorties sur les entrées de 66.805 tonnes seulement.

Les années de guerre, avons-nous dit, ont modifié largement le trafic maritime français. Dès lors, il peut être intéressant de constater quelle est la balance des frets dans les ports français, ou à tout le moins dans les principaux d'entre eux. Aussi, les statistiques suivantes (1) indiquent les entrées, les sorties, et leur différence, en 1920, dans les ports français dont le tonnage total a excédé, cette année-là, un million de tonnes :

PORTS	Importations	Exportations	Importations et Exportations réunies	Déficit des Exportations
	—	—	—	—
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Dunkerque	3.450.228	136.902	3.587.130	3.313.326
Boulogne	926.630	91.030	1.017.660	835.600
Le Havre	4.028.323	765.315	4.793.638	3.263.008
Rouen	6.088.632	190.305	6.278.937	5.898.327
Saint-Nazaire	1.623.451	170.094	1.793.545	1.453.357
Nantes	779.669	227.917	1.007.586	551.752
Bordeaux	2.861.037	1.105.724	3.966.761	1.755.313
Marseille	4.238.242	1.838.615	6.076.857	2.399.627

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

***

Comment expliquer ces chiffres, si ce n'est par les besoins plus considérables de matières premières dans les ports les plus déséquilibrés, et par les possibilités d'exportation dans les port les moins déséquilibrés :

L'ampleur du déficit de Dunkerque résulte de l'activité industrielle de son arrière-pays, activité qui nécessite l'importation de matières lourdes nombreuses : minerais, fers, fontes et aciers, laines, cotons, céréales, etc... Le déficit de 1920 s'explique aussi par la désorganisation de l'arrière-pays du fait de la guerre et par les importations nécessaires pour restaurer les régions dévastées.

Les exportations de produits métallurgiques, en temps normal, ne peuvent rétablir l'équilibre des frets à Dunkerque. Il en est de même à Calais. Boulogne demeure aussi déficitaire, bien que le ciment soit pour lui un excellent fret d'exportation.

Les deux grands ports de l'estuaire de la Seine ont toujours un déficit des sorties considérable, parce qu'ils sont à la fois villes à population nombreuse, grands centres industriels, têtes de ligne importantes. Ils sont notamment de gros importateurs de charbon anglais. En outre, Le Havre est le premier port d'importation en France des cafés et des caoutchoucs, tandis que Rouen reçoit des laines et des cotons.

A l'exportation, tous deux ont les objets précieux de l'industrie parisienne: objets de précision ou de luxe, articles de mode, de bonneterie, des vins fins, des champagnes, des eaux-de-vie.

Dès lors, le déficit des sorties est tout expliqué. Mais, Rouen et Le Havre ont été utilisés pendant la guerre comme principales bases de débarquement de l'armée anglaise. Dès lors, leur déséquilibre a été amplifié. Pour mieux indiquer ce fait, nous donnons ci-après les chiffres comparés des entrées et des sorties (1) de Rouen et de Marseille de 1911 à 1920:

ANNÉES	ROUEN		MARSEILLE	
	Importations	Exportations	Importations	Exportations
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
1911.....	4.164.612	295.269	4.979.271	2.568.032
1912.....	4.149.951	366.019	4.885.805	2.812.189
1913.....	4.969.057	381.922	5.358.377	3.214.544
1914.....	4.489.393	290.597	4.696.806	2.511.552
1915.....	7.244.332	166.296	5.254.921	1.871.405
1916.....	7.834.917	135.792	5.833.431	1.627.851
1917.....	7.706.501	87.768	4.071.620	1.180.617
1918.....	8.361.524	59.280	2.188.091	612.440
1919.....	7.612.067	72.555	3.569.700	777.349
1920.....	6.088.632	190.305	4.238.242	1.838.615

Ainsi, tandis que les importations de Marseille accusaient une certaine décroissance par rapport

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

aux années d'avant-guerre, Rouen a eu une augmentation considérable à l'importation. Pendant la guerre, il est arrivé à être le premier port de France, par son tonnage total, et son excédent d'importation s'est élevé à 8.302.244 tonnes en 1918.

Cette crise des frets a atteint spécialement Le Havre et Rouen, parce qu'ils ont été les principales bases de débarquement des armées britanniques, mais aussi parce que les marchandises de toutes sortes importées en France, tant pour la conduite de la guerre que pour l'alimentation de la population, arrivaient principalement d'Amérique et d'Angleterre, et de moins en moins des pays orientaux, dont la place est si importante dans les relations commerciales de Marseille.

Les nombreux ports de la Basse-Normandie et de la Bretagne, jusqu'à Saint-Nazaire, font un faible trafic. Mais ils sont en déficit d'une façon constante, en raison des importations de houille anglaise, notamment.

Caen était dans une situation relativement favorable en 1913, car, bien que déficitaire, le fret de sortie était égal aux quatre cinquièmes du fret d'entrée. Mais, pendant la guerre, l'industrie métallurgique s'est développée à Caen, et si le port demeure apte à exporter des minerais, il a besoin d'importer une plus grande quantité de houille. Aussi, en 1920, ses sorties ont été égales au quart seulement des entrées.

Les deux ports voisins de Saint-Malo et Saint-Servan sont, au contraire, parmi les plus déficitaires, eu égard à leur faible tonnage total. Ceci tient à ce que ces ports possèdent de larges espaces libres, situés entre les deux villes, et permettant d'accumuler des stocks importants de charbon. Ainsi, ils sont devenus les fournisseurs des chemins de fer de l'Etat et d'un arrière-pays étendu; et leur importation houillère est considérable, bien qu'ils ne soient pas têtes de ligne et que leur consommation de charbon soit médiocre.

Sur un commerce extérieur total de 317.285 tonnes, Lorient n'a été déficitaire, à la sortie, que de 66.405 tonnes. Situation heureuse par rapport à celle des autres ports bretons et due principalement à l'exportation des pins vers l'Angleterre.

Nantes et Saint-Nazaire doivent le déséquilibre de leur balance des frets à l'importation des matières premières nécessaires à leurs industries.

Tous les ports situés entre Nantes et Bordeaux manquent de fret de sortie, leur arrière-pays principalement agricole offrant peu de marchandises à exporter. Leurs importations de charbon et de phosphate sont loin d'être compensées par leurs exportations de minerais de fer, de poteaux de mine et d'eaux-de-vie.

Bordeaux doit son manque de fret de sortie à la crise phylloxérique et à la diminution de l'exportation des vins, qui dure depuis lors. Devenu un

port industriel, il consomme de rgandes quantités de matières premières ou demi-ouvrées.

Si son déséquilibre n'est pas encore plus accentué, c'est en raison des exportations (en Angleterre notamment), de pins de la Gironde et des Landes. Les poteaux de mine constituent le fret de sortie des navires qui apportent la houille.

Bordeaux tient, à cet égard, le premier rang à beaucoup près parmi les ports exportateurs: Ses envois à destination de l'Angleterre se chiffrent par 373.500 tonnes en 1913 et ont atteint 429.566 tonnes en 1907 (1).

Dans la Méditerranée, Port-Vendres se signale par l'équilibre de ses frets: 42.929 tonnes à l'entrée contre 42.634 à la sortie en 1913. Ceci grâce à l'exportation de 29.230 tonnes de minerais de fer, principalement à destination des Pays-Bas et de l'Angleterre.

Cette est le port de la Méditerranée où le déséquilibre des frets se trouve proportionnellement le plus accentué. Eprouvé, comme Bordeaux, par les répercussions de la crise phylloxérique, Cette. autrefois exportateur de vins du Midi, est devenu importateur de vins algériens et espagnols.

Marseille fournit à ses importations de matières premières une contre-partie appréciable, bien que

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

relativement insuffisante, par ses exportations des produits lourds de ses industries: savonnerie, stéarinerie, etc...

Toulon a été, en 1913, un des ports les mieux équilibrés, avec 256.228 tonnes à l'entrée et 255.925 à la sortie. Ceci est dû à ses exportations de bauxite, excellent fret de sortie, à destination de l'Angleterre (52.600 tonnes), des Pays-Bas (51.300 tonnes), de l'Allemagne (31.100 tonnes) et des Etats-Unis (12.000 tonnes) (1). Les départements du Var, de l'Hérault, des Bouches-du-Rhône et de l'Ariège ont fourni en 1913 58 p. 100 (2) de production mondiale de la bauxite. Son exportation par Saint-Raphaël, Toulon et Marseille a atténué le déséquilibre des frets des ports méditerranéens.

---

(1) L. Gallois. *Annales de Géographie*, 1917, p. 386-388.

(2) H. Baulig. *Annales de Géographie*, n° du 15 juillet 1922.

CHAPITRE II

LES EFFETS DE L'INSUFFISANCE DES SORTIES

A la pénurie du fret d'exportation en France, doit correspondre la sortie d'un grand nombre de navires sur lest. C'est ce que les statistiques ci-dessous (1) nous indiquent pour la navigation entre la France et les autres pays :

ANNÉES	ENTRÉES		SORTIES	
	Navires chargés	Navires sur lest	Navires chargés	Navires sur lest
	tonneaux (2)	tonneaux	tonneaux	tonneaux
1911....	29.906.535	576.773	22.435.183	8.447.560
1912....	30.704.500	598.307	23.290.379	8.182.589
1913.....	34.508.956	736.029	26.109.418	9.469.673
1914....	27.597.326	618.497	19.616.093	8.688.007
1915....	23.952.902	307.679	9.929.599	14.078.536
1916....	26.087.378	259.719	8.558.414	17.319.715
1917....	20.653.237	138.898	6.543.264	13.956.268
1918....	19.968.394	378.096	5.246.604	13.202.509
1919....	22.688.552	526.001	9.371.096	13.214.092
1920....	28.802.278	769.119	16.959.666	12.494.396

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

(2) Il s'agit seulement du tonnage net, dans toutes nos statistiques.

Ainsi : le manque de marchandises à exporter sur mer cause le départ de France d'une forte proportion de navires sur lest, tandis que cette proportion est très faible à l'entrée, et ce, même durant les années d'avant-guerre.

L'utilisation complète de tous les navires à l'entrée et à la sortie, utilisation d'ailleurs irréalisable, supposerait l'égalité en poids et en volume des marchandises exportées et importées. Elle supposerait aussi l'unité des ports de provenance et de dstination, ou, à tout le moins, un trafic égal entre les ports de provenance et les ports de destination. Enfin, il faudrait que le fret d'entrée et celui de sortie soient aptes à utiliser les mêmes navires.

Tel serait le fret idéal pour la Marine Marchande. Mais, évidemment, ces conditions ne sont jamais réalisées complètement. Bien souvent, elles ne sont remplies en aucune façon.

C'est ainsi que les navires pétroliers qui viennent en France en grand nombre sont destinés, de par leur spécialisation, à repartir sur lest. Il en est de même, bien qu'à un degré moindre, de tous les navires spécialisés en vue du transport d'une marchandise déterminée : Les denrées périssables expédiées par les ports normands et bretons en Angleterre, ne peuvent constituer un fret de sortie aux navires charbonniers qui ravitaillent en combustible l'Ouest de la France.

Bien mieux, des difficultés apparaissent même pour charger ces navires, de minerai de fer, à destination de l'Angleterre. C'est que le charbon n'a pas adopté le navire de 3 à 5.000 tonnes en lourd, généralement utilisé pour le transport de la minette : Il se briserait en tombant de trop haut lors du chargement, et empilé sur une trop grande hauteur il s'écraserait et formerait trop de poussières. Ces exemples nous indiquent combien il est difficile, même à égalité de frets d'importation et d'exportation entre deux ports, de réaliser l'utilisation intégrale des navires.

Le déséquilibre des frets, avons-nous dit, est plus grand dans les ports de l'Océan que dans ceux de la Méditerranée. Une semblable disproportion doit exister entre les navires chargés et les navires sur lest, à l'entrée et à la sortie. Voyons quels en ont été les chiffres en 1913 et en 1920 (1) :

PORTS	ENTRÉES		SORTIES	
	Navires chargés	Navires sur lest	Navires chargés	Navires sur les
1913	tonneaux	tonneaux	tonneaux	tonneaux
Méditerranée . . .	10.584.104	405.154	9.457.671	1.689.023
Atlantique	23.924.852	330.875	16.651.747	7.780.650
1920 :				
Méditerranée	7.110.537	214.761	5.903.032	1.414.775
Atlantique	21.691.741	554.358	11.056.634	11.079.621

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

Ainsi, la proportion des navires sur lest est beaucoup plus considérable dans les ports de l'Atlantique dans ceux de la Méditerranée. Au contraire, cette proportion à l'entrée, quoique bien moindre, est plus grande dans ceux-ci que dans ceux-là.

Pour donner une idée précise des avantages que présentent les divers ports français au point de vue du déséquilibre des frets, nous indiquons ci-après, pour les ports dont le trafic au commerce extérieur à atteint un million de tonnes en 1913, l'importance du tonnage des navires sur lest à l'entrée et à la sortie, en 1913 et en 1920.

Tonnage des navires sur lest (1).

PORTS	1913		1920	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
	tonneaux	tonneaux	tonneaux	tonneaux
Dunkerque	40.531	946.332	60.728	1.452.066
Calais	30.121	485.227	47.837	484.309
Le Havre	61.704	829.457	102.842	1.354.990
Rouen	8.216	1.802.001	14.254	2.550.186
Caen	5.833	106.383	13.626	260.127
Saint-Nazaire	3.363	522.795	31.288	776.843
Nantes	2.583	475.224	12.118	535.953
Bordeaux	42.853	845.437	64.444	794.958
Marseille	213.361	1.285.420	139.094	1.139.932

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

Ainsi : le tonnage des navires sur lest est particulièrement important dans les ports les plus pauvres en fret de sortie : c'est notamment le cas de Rouen, port principalement importateur, qui a eu le plus de navires sur lest, tant en 1913 qu'en 1920 ; tandis que Marseille, dont la balance des frets est mieux équilibrée que celle des autres ports principaux, a un tonnage sur lest relativement faible à la sortie, eu égard à son trafic total, mais plus abondant que ces autres ports, à l'entrée.

Seulement, le tonnage sur lest, à l'entrée, est toujours bien moindre qu'à la sortie. De là résultent diverses conséquences, qu'il nous reste à envisager.

***

L'inutilisation des navires à la sortie de France, la seule qui nous intéresse, atteint évidemment tous les navires qui participent au trafic maritime du pays, quel que soit leur pavillon. Toutefois, les navires étrangers qui concourent à ce trafic, n'y emploient qu'une faible part de leur activité, et ce, de préférence, lorsqu'il s'agit du commerce entre leur pays et la France, ou lorsque les occasions leur sont favorables. Le trafic qui les intéresse le plus est celui de leur propre pays, comme cela est logique. Dès lors, la pénurie des frets dans les ports français, est moins imimportante pour eux que pour les navires battant pavillon français.

Ceux-ci, au contraire, subissent dans toute leur gravité, les conséquences de cette pénurie. Ils sont étroitement liés au trafic national, en ce sens qu'ils ne participent guère qu'à la navigation entre la France et l'extérieur, et non pas à la navigation entre pays étrangers seulement, comme le font les navires des flottes plus puissantes.

D'autre part, il est logique que, toutes autres conditions égales d'ailleurs, les exportateurs français confient le transport de leurs marchandises aux navires de leur pays. Les statistiques nous indiquent ci-après la part prise par le pavillon français et par les pavillons étrangers dans le trafic maritime de la France, au Commerce extérieur, de 1911 à 1920: (1)

Proportion du tonnage français et étranger

ANNÉES	NAVIRES FRANÇAIS		NAVIRES ÉTRANGERS	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
	pour cent	pour cent	pour cent	pour cent
1911.....	23,83	29,46	76,17	70,54
1912.....	24,20	29,31	75,80	70,69
1913.....	24,07	28,62	75,93	71,38
1914.....	26,37	30,60	73,63	69,40
1915.....	25,92	43,49	74,08	56,51
1916.....	21,57	41,70	78,43	58,30
1917.....	24,09	44,33	75,91	55,67
1918.....	22,64	44,17	77,36	55,83
1919.....	26,55	38,69	73,45	61,31
1920.....	25,79	31,25	74,21	68,75

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

Ainsi, les navires français prennent une part plus large, dans le pourcentage du trafic maritime de leur pays, à la sortie qu'à l'entrée. Dès lors, c'est pour eux, plus encore que pour les navires étrangers, que l'accroissement des exportateurs présente de l'intérêt.

Jadis, avec la marine à voile, la marchandise chère constituait la majeure partie du fret. Depuis l'apparition de la vapeur et le développement de la grande industrie, c'est le contraire qui se produit. La marchandise de mer, dans son ensemble, est aujourd'hui beaucoup moins précieuse et beaucoup plus lourde qu'elle ne l'était autrefois. Aupourd'hui, elle est constituée par la houille, le pétrole, les minerais, les graines, les bois, les phosphates, etc.

Les flottes qui se sont le plus développées sont celles des pays les plus riches en fret lourd : l'Allemagne et surtout l'Angleterre échangent leurs charbons et leurs produits métallurgiques, contre les céréales, les bois et les minerais qui leur sont nécessaires ; la Norvège exporte ses bois, les Etats-Unis leur coton, leur pétrole et leurs marchandises.

Dès lors, l'intérêt qui s'attache au développement des exportations de marchandises lourdes, en France, ne fait aucun doute. C'est le fret qui alimente la Marine : Il est donc essentiel pour une flotte que cette nourriture soit abondante et régu-

lière, c'est-à-dire aussi nombreuse et aussi égale que possible à l'entrée et à la sortie.

Le système des primes à la Construction maritime et à l'Armement, par lequel on a cherché à soutenir la Marine Marchande française, n'a pas rempli efficacement ce rôle : De 1866 à 1900, le tonnage net de notre Marine est passé de 1.042.811 tonneaux à 1.037.726 tonneaux (1).

La prime n'est qu'un aliment artificiel qui peut faire durer le malade pendant un certain temps, mais qui ne peut lui redonner la santé et les forces perdues. D'ailleurs, l'expérience malheureuse de ce système en France, a été telle à l'égard de la soie, du chanvre et du lin. Ce système est très onéreux pour les Finances publiques, et c'est là une raison de plus pour qu'il ne puisse, dans les circonstances actuelles surtout, être considéré avec faveur.

Il convient de noter, d'ailleurs, que la loi de 1906 avait sensiblement amélioré le régime des primes. D'autre part, la Marine Marchande française avait fait un effort considérable de rénovation. De 1906 à 1914, son tonnage était passé de 2.047.972 à 2.539.000 tonneaux brut (1). Depuis la fin des hostilités, la reprise des constructions na-

(1) Paul de Rousiers. « La Marine marchande française pendant la guerre et depuis la guerre ». *Revue des Sciences politiques*, 1921.

vales, des achats à l'étranger, ont permis à notre pays de se trouver en possession d'une Marine Marchande supérieure à celle d'avant-guerre.

Aussi, le problème du renforcement d'exportation en France, est-il devenu depuis 1920, plus encore qu'il ne l'était auparavant, un problème d'actualité.

***

Par de là, l'intérêt de la Marine Marchande, l'intérêt du pays est en jeu, bien que d'une manière moins directe, dans l'amélioration de la balance des frets.

Tout d'abord, la puissance de cette Marine même, est d'une grande importance pour la France. A toutes les époques de l'Histoire, les pays qui ont joué un rôle prépondérant dans l'activité économique du monde ont été ceux qui étaient doués d'une puissante Marine Marchande: Ce furent, tour à tour, les Républiques italiennes, le Portugal et l'Espagne, les Pays-Bas, enfin, l'Angleterre, qui demeure depuis lors la première nation maritime. Plus près de nous, lorsque de grands Etats ont voulu jouer un rôle mondial dans le domaine financier et économique, leurs efforts se sont portés vers l'expansion de leur Marine Marchande: Tel est le cas, notamment, de l'Allemagne, du Japon et des Etats-Unis. C'est qu'ils ont compris l'intérêt que présente cette

expansion pour leur développement économnque: Le vieil adage: « La marchandise suit le pavillon », contient toujours une part de vérité.

Par contre, l'abondance de la marchandise à exporter constitue un des éléments d'expansion d'une Marine: Grâce à l'abondance de leurs exportations, les Etats-Unis ont porté leur tonnage de haute mer de 1.080.000 tonnes en juin 1914 à 7.300.000 tonnes en juin 1919 (1).

Le développement économique d'un pays n'est pas exclusivement fonction de l'importance de sa Marine Marchande: la Belgique et la Suisse jouent en Europe un rôle commercial et industriel plus considérable que la Grèce et le Portugal.

Néanmoins, un pays qui n'a pas une flotte suffisante, est obligé de faire appel aux navires et aux ports de ses voisins. Ceci le place dans une certaine dépendance économique à leur égard.

La pénurie du fret de sortie renchérit le transport des marchandises importées, qui doivent supporter la majeure partie des frais de la navigation. Or, ces marchandises consistent le plus souvent en matières premières nécessaires à l'industrie, telles que houille, minerais, peaux, laines, cotons, bois et arachides. Par suite, le prix de revient des produits fabriqués en France est accru

(1) A. Demangeon. « Le Déclin de l'Europe », chapitre III, 1920.

d'autant, fait qui, par ailleurs, en rendra la vente à l'étranger plus difficile.

Cette augmentation sera d'autant plus considérable que les pays de provenance des matières importées en France sont plus éloignés et que le fret de sortie à eux destiné est plus rare, et, par conséquent, le tonnage de sortie sur lest plus considérable. D'où l'intérêt des statistiques suivantes, qui nous indiquent la répartition de ce tonnage en 1920 (1) :

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION	ENTRÉE		SORTIE	
	Navires chargés	Navires sur lest	Navires chargés	Navires sur lest
	tonneaux	tonneaux	tonneaux	tonneaux
Pays d'Europe ...	14.957.702	726.783	9.060.261	9.565.384
Pays extra-europ. .	10.587.157	26.286	5.234.527	2.607.668
Colonies françaises.	3.213.981	16.050	2.632.954	319.409
St-Pierre, Miquelon et Grande Pêche.	43.438		31.924	1.935
Tous les pays....	28.802.278	769.119	16.959.666	12.494.396

La connaissance des statistiques concernant les Etats avec lesquels le trafic maritime a donné lieu à la navigation des navires sur lest la plus considérable présente, semble-t-il, plus d'intérêt encore. Voici les chiffres de 1920 concernant les pays

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

à destination desquels les navires sortis sur lest ont atteint le plus fort tonnage: (1)

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION	ENTRÉE		SORTIE	
	Navires chargés	Navires sur lest	Navires chargés	Navires sur lest
	tonneaux	tonneaux	tonneaux	tonneaux
Grande-Bretagne . ..	10.515.433	398.790	5.805.557	7.041.260
Etats-Unis (2)	5.991.471	12.406	2.632.646	2.006.766
Espagne (3)	610.278	61.765	480.035	1.040.361
Pays-Bas	1.446.327	13.914	743.962	614.624
Belgique	579.748	57.946	592.254	275.803
Algérie	1.547.773	6.904	1.418.678	123.297

La Grande-Bretagne vient au premier rang en raison de ses exportations de charbon en France, et le renchérissement du transport de ce combustible grève ainsi l'industrie française d'une façon importante. Les Etats-Unis viennent au second rang, loin derrière la Grande-Bretagne; mais le déficit du fret d'exportation présente, en raison de l'éloignement de ce pays, et par conséquent du renchérissement des frais de transport qui en résulte, renchérissement d'autant moins évitable que les Etats-Unis n'ont pas à importer de charbon. Les navires qui sortent sur lest, à destina-

(1) Direction générale des Douanes. Tableau général du Commerce et de la Navigation.

(2) Il s'agit des ports de l'Atlantique seulement.

(3) Iles Canaries et Baléares incluses.

tion de l'Amérique du Sud ou des Pays méditerranéens, vont remplir leurs cales de houille à Cardiff ou à Newcastle. Au contraire, les navires au long cours, à destination des Etats-Unis, trouvent difficilement du fret lourd à destination de ce pays. Ils recherchent surtout les potasses alsaciennes ou allemandes et les phosphates tunisiens ou algériens.

L'Espagne et l'Algérie exportent des vins en France, ainsi que diverses denrées alimentaires et des minerais.

L'Algérie exporte des phosphates, destinés à à l'agriculture, des laines et de l'alfa, destinés à l'industrie. La pénurie de fret de sortie à destination de ces deux pays, concourt à accroître la cherté de la vie en France et à augmenter le coût de la production industrielle.

Une situation analogue à l'égard de la Hollande et de la Belgique amène des résultats du même ordre, particulièrement sensibles dans l'industrie.

Tels sont les effets fâcheux de la pénurie du fret de sortie en France: Elle handicape la Marine Marchande, elle gêne le commerce, l'industrie et l'agriculture, et, de ce fait, restreint les exportations; elle est une des multiples causes de la vie chère.

Toutefois, les exportations se trouvent favorisées, d'autre part, car grande est la demande par les fréteurs de marchandises à exporter et petite

en est l'offre par les chargeurs. La loi de la concurrence internationale joue, en effet, d'une façon inéluctable à l'égard de la Marine Marchande.

Mais cet avantage est minime, comparé à la gêne que le défaut de fret de sortie cause à l'activité économique de la France.

TITRE II

Les nouveaux éléments de fret de sortie

La prospection des richesses minières de la France, les progrès de sa Production, et plus encore son extension territoriale du fait du Traité de Versailles, sont autant d'événements qui peuvent modifier de façon heureuse sa balance des frets. Certes, la pénurie du fret d'exportation est si considérable, elle est tellement liée à la Géologie, à la Géographie et à l'Histoire du Pays que l'on ne saurait songer raisonnablement à établir l'équilibre, en poids et en volume, entre le fret d'entrée et le fret de sortie, en France. Une atténuation de ce déséquilibre paraît cependant possible, dans une certaine mesure; car deux élé-

ments nouveaux très importants semblent particulièrement aptes à relever les exportations maritimes du Pays. Ce sont: les sels de potasse, la minette et ses dérivés.

Dès lors, il importe de rechercher quelles sont les modalités des exportations par mer de l'une et de l'autre de ces deux sortes de marchandises.

CHAPITRE III

LES SELS DE POTASSE

Nouvel élément de fret d'exportation: C'est à un double titre que la potasse d'Alsace mérite cette appellation, d'abord parce qu'exploitée depuis quelques années seulement, ensuite parce que devenue française depuis moins de temps encore.

En effet, c'est en 1904 seulement qu'un syndicat de forage, la « *Société de la Bonne Espérance* » recherchant la houille et le pétrole, dévouvrit des sels potassiques, à proximité de Mulhouse. On trouva le sel gemme à 358 mètres de profondeur, puis une première couche de sels de pottasium à 627 mètres, et une deuxième à 649 mètres. En 1905, les sondages se sont multipliés, et on a rencontré à nouveau le sel gemme et la potasse. Encouragés

par le succès, les heureux prospecteurs se rendirent bientôt compte de l'importance de leur découverte. Ils firent appel aux Finances locales, puis aux banques allemandes.

Ainsi fut constituée, en 1906, une société minière qui procéda, en 1908, au fonçage du premier puits, à Wittelsheim, dans la Haute-Alsace. En décembre 1909, on rencontra le sel gemme à 324 mètres de profondeur et l'exploitation du sel put commencer dès le mois de février 1910.

Ce bassin de potasse, nouvellement connu, a ses bords Ouest et Est, formés par les côtes des Vosges et du Hardt, contre lesquelles les couches vont en s'amincissant. Dans l'Etat de Bade, les sels sont sensiblement analogues à ceux d'Alsace; mais l'étendue des gisements badois ne paraît pas être considérable, par suite de l'étroitesse de la plaine et parce qu'ils sont limités par le massif éruptif de la Forêt Noire. Des recherches ont été faites aussi dans la région de Belfort, où l'on espérait trouver un prolongement du bassin alsacien. Les sondages ont laissé supposer l'existence de sels, mais n'ont pas donné de résultats positifs.

La production alsacienne, commencée en 1910, a suivi la marche suivante (1) durant ses dix premières années:

(1) Pfeiffer (Alfred). « Les mines de potasse en Alsace », 1921, page 205.

1910.....	38.000	tonnes de sel brut
1911.....	102.000	
1912.....	137.000	
1913.....	350.000	
1914.....	325.000	
1915.....	114.000	
1916.....	204.000	
1917.....	320.000	
1918.....	316.000	
1919.....	600.000	

Ainsi, des origines jusqu'à la guerre, les progrès ont été constants. De 1914 à 1918, la perte de certains débouchés, hors de l'Allemagne, a causé une diminution. Mais, dès 1919, les progrès ont été considérables. Ce dernier fait est de bonne augure: la production et l'exportation des sels potassiques d'Alsace paraissent destinés à suivre désormais cette marche ascendante. Mais il importe, à ce sujet, de connaître les diverses circonstances qui ont présidé à leurs destinées, durant leurs premières années, et celles qui s'y sont substituées par le fait de l'Armistice du 11 novembre 1918 et du Traité de paix du 28 juin 1919.

***

La découverte de gisements potassiques importants en Haute-Alsace a beaucoup préoccupé l'Etat allemand, qui a redouté, dès le début, qu'ils fassent concurrence aux exploitations préexistantes de l'Allemagne du Nord. Ce danger a apparu

avec plus de gravité encore pendant la guerre, alors que le Gouvernement impérial craignait la désannexion de l'Alsace-Lorrraine. Le journal socialiste *Bremer Burger Zeitung* du 15 juin 1917 exprimait cette crainte en ces termes : « De même que nous sommes soumis sans conditions à l'Amérique et aux Colonies anglaises, en ce qui concerne nos besoins en coton, en céréales, en laine, en produits oléagineux bruts, de même tous les peuples du monde n'ont pu, jusqu'à présent, trouver que chez nous de quoi couvrir leurs besoins en potasse. Mais si l'Alsace-Lorraine retombait aux mains de la France, tous les peuples qui nous sont hostiles pourraient, et aussi bien, se procurer la potasse en France. Et l'Allemagne, richement peuplée, mais pauvre, par contre, en matières premières, verrait surgir contre elle sur le marché mondial une nouvelle concurrence qui ne tarderait pas à se manifester pour le prolétariat allemand par une diminution de l'offre de travail. »

Les inquiétudes exprimées par la *Bremer Burger Zeitung* étaient justifiées. En vertu de la législation allemande, l'extraction de la potasse était libre, mais la vente ne l'était pas. Or, en 1910, l'Allemagne avait le quasi-monopole de ce produit en raison de ses mines de Stassfurt, découvertes en 1857, et le fournissait au monde entier. Ces sels étaient désignés, dans le com-

merce sous le nom de « sels de Stassfurt », parce que c'est là qu'en avait commencé l'extraction. Ils s'étendent depuis Halle, sur la frontière de la Saxe, jusqu'au delà du Hanovre, au Nord et à l'Est, et jusqu'en Mecklembourg. L'extraction avait pris un grand développement, surtout depuis 1900, en raison des progrès réalisés par l'Industrie chimique en Allemagne, de son utilisation en agriculture et des exportations en résultant.

Pour restreindre la concurrence et pour lutter contre la baisse des prix, résultant de la surproduction, un syndicat de la potasse, dit le « *Kalisyndicat* », fut créé en 1902, avec l'appui du Gouvernement impérial, sous la forme d'une association de vente, ayant pour objet de contrôler toute la production allemande. Il est formé par la réunion des exploitants et présidé par le plus puissant d'entre eux, le Gouvernement prussien, propriétaire d'une des principales exploitations. Il est géré par un directeur général, assisté d'un directeur agronome. A la direction commerciale sont attachés des agents ou des représentants dans le monde entier.

La loi du 25 mai 1910, votée par le Reichstag, confirma les attributions du « *Kalisyndicat* », dont l'action était contestée jusqu'alors. Depuis, le prix des produits et les contingents de production furent réglementés par un comité directeur

La « *Mine Amélie* », la première exploitée en Alsace, fut admise définitivement dans le Syndicat le 14 octobre 1910, et la Commission de répartition lui alloua sur la vente une quote-part importante, qui la mettait au troisième rang parmi les producteurs allemands.

De véhémentes protestations se sont élevées, en Alsace, contre la loi du 25 mai et l'acte du 14 octobre 1910, car les gisements alsaciens étaient considérés comme plus riches et plus purs que ceux du reste de l'Allemagne. Les Alsaciens, ainsi que les Badois et les Bavarois, ont estimé que cette loi et les décisions syndicales avaient pour objet de protéger les intérêts des entreprises potassiques de l'Allemagne du Nord, contre la concurrence que leur auraient faite désormais celles de l'Allemagne du Sud. Il semble bien, en effet, que le mécontentement des Alsaciens ait été légitime.

***

Aujourd'hui, cette limitation n'existe plus, et les mines d'Alsace sont libres de développer leur extraction et leurs exportations. Celles-ci sont d'autant plus désirables que, désormais, la France partage avec l'Allemagne le quasi-monopole de la production des sels de potasse et que l'usage de ces sels est en progrès constant.

En effet, les seuls gisements importants connus avant la guerre se trouvaient en Allemagne. Durant les hostilités, les exportations cessèrent dans plusieurs pays, et notamment aux Etats-Unis, qui étaient, après l'Allemagne, les premiers consommateurs de sels de potassium : ils en importaient environ 250.000 tonnes (1) par an, avant 1914.

Ce mouvement interrompu par la guerre, on s'efforça de produire la potasse aux Etats-Unis, par l'exploitation des eaux-mères des lacs salés. Une tentative analogue fut faite en Tunisie. De même, on a essayé de retirer la potasse des algues, ou des poussières de ciment, ou encore des poussières des hauts-fourneaux. Mais ces divers modes de production, nés de la guerre, devaient disparaître avec elle, en raison de leur prix de revient trop élevé.

Or, en matière industrielle, la question vitale est précisément celle du prix de revient, et, sauf le cas de barrières douanières limitant la concurrence, ce prix ne doit pas être supérieur à celui des entreprises rivales.

Les nitrates chiliens, il est vrai, sont recherchés par l'agriculture, car ils constituent des engrais riches à la fois en azote et en potassium, mais leur coût est trop élevé.

(1) J. Levainville. « L'industrie de la potasse aux Etats-Unis ». *Annales de géographie*, n° du 15 juillet 1921, p. 316-318.

Les recherches faites dans divers pays en vue de l'extraction des sels potassiques n'ont pas réussi: Les gisements de potasse de Catalogne, découverts en 1912, sont de richesse très inégale. Souvent, leur teneur est très faible, rarement elle est élevée. De plus, l'isolement de la région où se trouvent ces gisements et les difficultés de transport qui en résultent enrayent l'exploitation de la potasse catalane. Aussi, l'Espagne paraît-elle destinée à demeurer importatrice de sels potassiques, du moins pendant longtemps encore.

Des recherches, faites principalement par les Américains, en Ethiopie, n'ont pas donné grand résultat, et la distance entre ce pays et les Etats-Unis semble peu favorable à l'exploitation des gisements abyssins en vue de l'exportation en Amérique.

***

Réserve faite de la période de guerre, la consommation de la potasse dans le monde est en progrès constant depuis 1900. En 1913, sur une production mondiale de 1.110.000 tonnes de potasse pure, dont 94 p. 100 provenant du bassin de Stassfurt et 4 p. 100 du bassin d'Alsace, les neuf dixièmes ont été utilisés par l'agriculture. Or, les Etats-Unis, pays non producteur, en ont consommé cette année-là 25 p. 100 de la production totale.

C'est donc comme engrais que la potasse est le plus appréciée, engrais dont la nécessité varie d'après les cultures, car les plantes renferment des quantités différentes de potasse, selon leur nature, et il résulte de ce fait un appauvrissement plus ou moins rapide du sol. Le tableau suivant (1) indique la consommation de potasse, exprimée en kilogs, pour chacune des plantes y mentionnées, et par hectare de culture. A côté figure la consommation par ces mêmes plantes des deux autres sortes d'engrais: engrais phosphatés, engrais azotés:

Appauvrissement du sol par hectare de culture

Plantes	Potasse	Acide phosphoriq.	Azote
	kilogs	kilogs	kilogs
Betterave	255	45	130
Chanvre	230	10	85
Choux	230	10	85
Maïs (tige)	225	45	95
Lin	175	75	100
Luzerne	115	65	130
Pomme de terre . .	100	30	60
Fourrage	100	35	95
Tabac	90	15	100
Maïs (graine)	75	29	70
Vigne	70	20	65
Avoine	70	20	65
Seigle	50	25	65
Froment	40	30	85
Orge	35	20	68
Houblon	30	15	140

(1) P. Krische. *Illustriertes Jahrbuch der Wirtschaft u. Fechmik im deutschen Kali-Bergbau.*

Les engrais potassiques paraissent favoriser l'absorption des deux autres par les plantes et prendre part à la formation des amidons, des sucres et des parties ligneuses. Quoique soluble, la potasse n'est pas entraînée par les eaux de pluie ou les drainages, parce qu'elle est retenue par le sol, à la condition expresse que les terres soient convenablement riches en chaux, sinon leur chaulage préalable est indispensable pour obtenir de bons résultats. Les mines d'Alsace fournissent des engrais bruts qui, étant les moins chers, sont particulièrement destinés à l'agriculture.

*
**

La potasse joue un rôle moins considérable dans l'industrie, car, depuis 1885, la soude produite à bon marché par le procédé Solvay s'est généralement substituée à elle dans la fabrication des savons. Les sels rencontrés dans les mines de potasse sont de variétés diverses et portent les noms de sel gemme, sylvine, carnallite, gypse, kieserite, kaïnite, polyhalite. Il en résulte une grande variété de leur utilisation industrielle.

Le gisement alsacien ne contient presque pas de chlorure de magnésium. Il s'en suit que ses sels sont particulièrement aptes aux usages industriels

comme aux usages agricoles. Aussi, ses sels (1), « au point de vue industriel, ont une importance essentielle pour de multiples fabrications, notamment la glacerie, l'industrie céramique, la fabrication du savon mou, des allumettes, l'industrie du tannage, l'imprimerie, la photographie, la pharmacie, l'industrie des explosifs, la préparation de certaines matières colorantes comme l'indigo artificiel. D'autre part, c'est la potasse qui se trouve à la base du chlorure de potassium, servant lui-même à la production de l'acide chlorhydrique, du chlorate de potasse, du bromure, du cyanure et du ferro-cyanure de potassium, de l'iodure de potassium, de la potasse caustique, etc. »

Ainsi, la multiplicité des usages industriels, et surtout l'utilisation agricole, des sels de potasse, assurent un débouché à la production des mines alsaciennes, et ce d'autant plus aisément que les gisements d'Alsace sont plus riches et d'exploitation moins difficile que ceux d'Allemagne.

***

Le minerai destiné à l'agriculture n'exige pas de traitement autre que le concassage des gros morceaux extraits de la mine et leur pulvérisa-

(1) Daniel Bellet. « La production de la potasse dans le monde ». *Annales de Géographie*, n° du 15 septembre 1916, p. 378.

tion. Les minerais les plus riches, destinés spécialement à l'industrie, sont traités en outre en vue de séparer le chlorure de potassium du sel de sodium, en utilisant la différence de solubilité des deux sels. Donc, pas de difficultés considérables pour le traitement des minerais, capables d'enrayer le développement de leur extraction.

La part que prennent les gisements allemands dans la production de ces sels, et leur abondance en France et en Allemagne, assurent une production abondante aux deux pays pendant longtemps. Dès lors, l'épuisement prochain des mines alsaciennes n'est pas à craindre. Tout au contraire, il y a lieu d'en accroître la production, tant en vue de la consommation nationale qu'en vue de l'exportation, et notamment de l'exportation maritime. Il vaut mieux tirer parti d'une richesse pour un besoin présent et certain, que la conserver en vue d'un avenir incertain. Remettre à plus tard serait peut-être remettre à trop tard, car la prospection plus complète des richesses minérales du monde, ou l'évolution de l'économie des divers pays, pourraient susciter des concurrences nouvelles ou fermer certains débouchés.

***

Les exportations de potasse alsacienne sont, en outre, favorisées par leur mode de transport. Si

les mines ne sont reliées au canal du Rhône au Rhin que par fer, la distance n'en est pas considérable, et il suffirait d'outiller convenablement le port de Mulhouse pour que les sels puissent gagner le Rhin par une voie économique, au lieu d'être dirigés par fer jusqu'au port de Strasbourg. De plus, l'élargissement du canal du Rhône au Rhin permettrait aux navires de fort tonnage, qui, actuellement, ne vont pas au-delà de Strasbourg, d'arriver jusqu'à Mulhouse. De la sorte, les sels de potasse atteindraient les ports d'Anvers et de Rotterdam de façon plus économique.

Quoi qu'il en soit, le transport des potasses alsaciennes profite du bon marché relatif de la batellerie rhénane, et ce prix favorise l'exportation dans les pays d'Outre-Mer.

***

Aussi, la potasse d'Alsace peut constituer un fret de sortie lourd, volumineux et nombreux. Ce sont là autant de qualités qui sont pour la marine marchande des éléments d'activité et de prospérité. La potasse est un fret d'autant plus intéressant qu'elle est en grande partie dirigée vers les Etats-Unis, à destination de qui le fret d'exportation fait généralement défaut en Europe. D'autre part, la présence de la potasse n'est pas une cause

d'importation, comme celle du fer, qui attire la houille. Dès lors, c'est sans contre-partie à l'entrée que cette marchandise à exporter pèse dans la balance des frets.

Il importe que la marine marchande française sache en tirer profit. C'est là ce que nous envisagerons dans notre titre III.

CHAPITRE IV

LE MINERAI DE FER

En 1871, la France, privée par le Traité de Francfort de la plupart de ses mines de fer, paraissait destinée à importer en grande quantité la minette, ainsi que les fers, fontes et aciers nécessaires à son industrie. Mais bientôt la prospection de la Lorraine demeurée française et les progrès réalisés par la technique faisaient disparaître de si fâcheuses perspectives.

La prospection récente des gisements armoricains et le retour à la France de ceux de la Lorraine annexée en ont fait un des pays du monde les plus riches en fer.

Cette nouvelle situation ne peut manquer d'influencer la balance des frets en France. C'est à ce titre que nous en entreprenons l'étude.

⁂

L'essor de l'extraction de la minette en France a été considérable dans les années qui ont précédé la guerre. La comparaison de ses progrès avec ceux réalisés par les autres pays est particulièrement instructive à cet égard. De 1903 à 1913, le mouvement de l'extraction du minerai de fer dans les principaux pays se traduit comme suit (1) :

PAYS	MINERAI DE FER	
	Augmentation	Diminution
	pour cent	pour cent
France	250	
Russie	100	
Allemagne	87	
Etat-Unis	79	
Autriche-Hongrie	64	
Grande-Bretagne	24	
Belgique		19

Ainsi, la production, du minerai de fer s'était développée dans une proportion beaucoup plus considérable en France que dans les autres grands pays producteurs.

Les chiffres suivants nous montrent les diverses étapes de cette progression: la production

(1) J. Levainville. « L'industrie du fer en France », 1922.

française, qui était de deux millons et demi de tonnes environ en 1875, s'était accrue lentement jusqu'à la fin du siècle dernier. Mais ses progrès, au début du xx[e] siècle, ont été les suivants (1) :

4.791.000	tonnes	en 1901
7.395.409	—	1905
14.605.542	—	1910
21.714.000	—	1913

Sans la guerre, il est probable que cette progression aurait continué, même en Lorraine, où étaient les principales exploitations minières. Aujourd'hui, cette progression paraît susceptible de s'élargir encore davantage, en raison de la richesse des gisements armoricains.

Exploités dès l'antiquité, ceux-ci ont donné lieu à une industrie particulièrement prospère au xviii[e] siècle. Puis, sous l'effet d'un protectionnisme douanier excessif, cette industrie ne fit pas l'effort nécessaire pour se perfectionner et le libre-échange, pratiqué un peu brusquement dès 1860, lui fut néfaste. L'extraction minière recommença de façon modeste, lorsque le Traité de Francfort eut privé la France du bassin de Thionville. Les recherches ne furent poussées activement que lorsque la découverte des procédés Tho-

(1) Pawlowsky (Auguste). « Les conséquences industrielles pour la France et l'Allemagne du transfert de l'Alsace-Lorraine et des houillères de la Sarre ». *Journal des Economistes*, n° de juillet à septembre 1919.

mas et Silschirst eurent permis d'utiliser les minerais phosphoreux.

Depuis 1899, la prospection des gisements armoricains a abouti à la reconnaissance de deux bassins principaux: celui du Nord, situé en Normandie et dans le Maine, celui du Sud, en Bretagne et dans l'Anjou. Celui-ci serait plus important que celui-là. Les minerais armoricains paraissent être d'une teneur élevée. Malgré les difficultés que présente leur extraction, celle-ci semble destinée à se développer.

***

Le retour du bassin de Thionville à la France rend notre pays détenteur d'une énorme quantité de fer. Les principaux gisements de minerai de fer de l'Allemagne d'avant-guerre étaient, en effet, ceux de la Lorraine. Grâce à eux principalement, la production de minette du « *Zollverein* » constitué par l'Allemagne et le Luxembourg était sans cesse en progrès:

(1)	18.660.000	tonnes	en 1900
	23.067.000	—	1905
	28.248.000	—	1910
	35.941.000	—	1913

(1) Pawlowsky (Auguste). « Les conséquences industrielles pour la France et l'Allemagne du transfert de l'Alsace-Lorraine et des houillères de la Sarre ». *Journal des Economistes*, n° de juillet à septembre 1919.

Dans la production de la dernière année, la Lorraine représentait à elle seule 21.135.000 tonnes et le Luxembourg 7.333.000 tonnes.

En supposant que la production de la Lorraine désannexée et celle de la France d'avant guerre se maintiennent à leur chiffre de 1913, l'extraction annuelle de toute la France s'élèverait à 42 millons de tonnes. Chiffre que la mise en valeur plus complète des gisements de l'Ouest et les progrès possibles partout ailleurs permettraient de dépasser. Ainsi, le tonnage français sera le premier d'Europe. Il ne sera surpassé ailleurs que par les Etats-Unis, dont l'extraction atteignait 61.980.000 tonnes de 1.016 kgs. en 1913 (1).

***

Une production si considérable ne répond pas aux besoins de l'industrie métallurgique en France. Dès avant la guerre, les quantités exportées excédaient les quantités importées. Désormais, les importations, dont 60 p. 100 au moins venaient de la Lorraine annexée et du Luxembourg, seront considérablement réduites. Elles le seront aussi, parce que les minerais armoricains

(1) Pawlowsky (Auguste). « Les conséquences industrielles pour la France et l'Allemagne du transfert de l'Alsace-Lorraine et des houillères de la Sarre ». *Journal des Economistes*, 1919.

se substitueront, dans une large mesure, aux minerais suédois, espagnols, algériens et tunisiens à destination en grande partie des usines métallurgiques littorales (du Havre, de Saint-Nazaire et de Nantes en particulier).

De plus, l'exploitation des mines lorraines est assez coûteuse, et seule une production abondante peut empêcher le prix de revient de ne pas être excessif.

Dès lors, il est nécessaire que la France exporte du minerai de fer. Elle n'a pas à craindre de voir épuiser ses gisements. Si nous croyons les évaluations des spécialistes, les réserves en minerai de fer de la France s'élevaient en 1914 à 5 milliards de tonnes. La récupération de l'Alsace-Lorraine porterait largement ce chiffre à 6 milliards de tonnes. Ainsi, la France possèderait le cinquième du minerai de fer « *certain* » contenu dans le sol et se placerait au premier rang des pays détenteurs de minerai, dont le classement serait le suivant :

(1) France	6.000.000.000	de tonnes
Etats-Unis	4.258.000.000	—
Grande-Bretagne . .	1.300.000.000	—
Suède	1.158.000.000	—
Russie d'Europe) . .	864.600.000	—

(1) Pawlowsky (Auguste). « Les conséquences industrielles pour la France et l'Allemagne du transfert de l'Alsace-Lorraine et des houillères de la Sarre ». *Journal des Economistes*, 1919.

Quelle que soit la confiance que méritent ces chiffres, ils permettent tout de même de croire que les temps sont encore bien éloignés, si tant est qu'ils doivent être, où la France manquera de minerai de fer. En tout cas, elle peut développer son extraction sans trop se soucier de l'avenir.

Il serait peut-être dangereux de laisser passer le temps : le fer est très répandu dans la nature et sous des aspects divers se trouve dans la plupart des pays du monde. Les progrès réalisés par la technique au cours du XIX^e^ siècle ont permis d'utiliser les minerais français, jusqu'alors délaissés. Les progrès à venir pourraient bien amener l'emploi de matières aujourd'hui inexploitées. Les débouchés de la minette française seraient diminués d'autant : si le stade actuel des progrès de la technique fait sa fortune, le stade suivant peut la lui ravir. Par conséquent, il serait dangereux, sous prétexte de sagesse, de vouloir conserver le minerai, aujourd'hui utilisable, pour un avenir incertain.

La question principale est celle des débouchés. Les grands pays métallurgiques que sont l'Angleterre, l'Allemagne et la Belgique ont besoin d'importer des minerais de fer. Mais la minette, abondante en France, se trouve aussi dans d'autres pays qui ne sont guère plus éloignés de ces foyers industriels, en Suède, en Espagne, en Afrique du

Nord. Sans doute, la demande est si considérable qu'il y a place pour tous. Mais les minerais français sont, pour la plupart, phosphoreux ou d'extraction onéreuse, ou parfois de faible teneur. La question du prix des transports se greffe encore sur toutes les autres. Quelles sont donc, en tenant compte de toutes ces contingences, les débouchés de la minette françaises? Quels en sont notamment les débouchés par voie maritime?

La désannexion de l'Alsace-Lorraine, la suppression du Zollverein, réduisent considérablement la capacité de production de la minette en Allemagne. 80 p. 100 de son extraction, en 1913, provenaient, en effet, de Lorraine et du Grand Duché de Luxembourg.

Or, les usines métallurgiques allemandes sont, pour la plupart, situées sur les bords du Rhin et de la Ruhr. Avant la guerre, les échanges de fer contre charbon étaient considérables entre la Lorraine et la Westphalie.

Les difficultés du transport du minerai jusqu'au Rhin étant mises à part, les relations entre ces deux provinces sont favorisées par la grande voie fluviale qu'est le Rhin. Ceci permet, à la fois, le transport économique des marchandises pondéreuses que sont le minerai et le charbon, et l'utilisation des navires dans chaque sens.

Lorsque la crise économique et les difficultés franco-allemandes seront apaisées, il importe que

les relations commerciales normales reprennent entre les deux régions minières de France et d'Allemagne. Peut-être même, la question des réparations aboutira-t-elle à rendre ces relations plus étroites encore que par le passé. Ceci d'autant plus que, désormais, le Grand Duché de Luxembourg ne fait plus partie de l'Union douanière allemande, mais ne forme qu'un seul territoire douanier avec la Belgique. Dès lors, les minerais luxembourgeois seront de préférence dirigés vers ce dernier pays.

D'autre part, la situation cambiaire des pays d'Europe doit favoriser l'exportation des minerais lorrains à l'encontre des minerais espagnols ou suédois.

La Belgique, malgré son Union Douanière avec le Luxembourg, peut demeurer un débouché important pour le minerai lorrain.

Ses propres minerais s'épuisent, tandis que sa métallurgie se développe, et pourra se développer encore, grâce à la mise en exploitation des gisements houillers du Limbourg belge.

Les minerais lorrains peuvent être exportés aussi, dans de faibles proportions, en Pologne, en Tchécoslovaquie, ou vers les pays qui s'ouvrent à l'industrie métallurgique, tels que la Hollande et l'Italie.

Mais ils sont généralement grevés de frais de transport élevés, car le Canal de Marne au Rhin

est la seule voie d'eau permettant d'atteindre la grande voie rhénane. Ce prix de transport serait diminué et, de ce fait, l'exportation favorisée, si ce Canal était amélioré et la Moselle canalisée dans son cours inférieur.

Si les frais de transport élevés ne sont qu'un faible obstacle à l'exportation en Allemagne ou en Belgique, par contre, ils renchérissent davantage l'exportation en Angleterre: Les traditions industrielles aidant, les minerais du Cleveland, de l'Afrique du Nord et d'Espagne étaient généralementpréférés par la métallurgie britannique.

Néanmoins, les essais de minette lorraine ont donné satisfaction aux métallurgistes de Grande-Bretagne, et ce pays peut devenir un débouché intéressant. Le Canal du Nord-Est, projeté depuis 1901, serait, à ce point de vue, la voie la plus avantageuse. Mais son coût élevé semble en empêcher la réalisation.

Le canal de la Marne au Rhin, la Marne et la Seine, demeurent actuellement la seule voie possible pour les exportations en Angleterre. L'expédition par chemin de fer jusqu'à Dunkerque serait trop onéreuse, et seul le transport fluvial à bon marché peut permettre ce trafic. Nous avons droit d'attendre la solution de ce problème de la réalisation des travaux d'aménagement de la grande voie fluviale Est-Ouest de la France, et de ce que l'on appelle, non sans quelque exagération: « *Paris port de mer* ».

L'exportation des minerais lorrains à destination de l'Angleterre serait un avantage certain pour les ports de Rouen et du Havre, qui manquent considérablement de fret de sortie, en particulier envers la Grande-Bretagne.

***

En tout cas, à défaut du débouché britannique, les minerais lorrains, en raison même de leur abondance, alimenteront les usines continentales. De ce chef, ils laisseront disponibles pour l'exportation outre-mer, et notamment en Angleterre, les minerais armoricains.

Ceux-ci, en effet, se présentent dans de bonnes conditions pour être exportés. Les difficultés inhérentes à leur extraction mises à part, leur haute teneur et la proximité de la mer, favorisent leur exportation en Angleterre. La production de minerai dans ce pays est stationnaire, tandis que sa métallurgie ne cesse pas de progresser. Par le fait du Traité de Versailles, qui a privé l'Industrie allemande de ses hauts-fourneaux et usines d'Alsace-Lorraine, du Luxembourg, d'une grande partie de la Haute-Silésie, et à tout le moins provisoirement de la Sarre, la Grande-Bretagne reconquiert peut-être la première place parmi les

Nations métallurgiques de l'Europe. Jusqu'à présent, l'exportation des minerais armoricains n'a pas été considérable. Mais ces minerais paraissent être destinés en grande partie à l'Angleterre.

M. J. Levainville estime que cette exportation s'accroîtra, notamment « le jour où les métallurgistes d'Outre-Manche abandonneront les procédés Bessemer pour augmenter leurs aciéries Martin ».[1]

L'exportation des minerais de fer se faisait principalement par Caen, Nantes et Saint-Nazaire. Mais bien d'autres ports peuvent y prendre part.

Avant la guerre, Caen exportait la plupart des minerais produits par son arrière-pays. Aussi, d'après les statistiques de notre Titre I, se distingue-t-il des autres ports normands par la faiblesse de son déséquilibre des frets, en 1913: Le tonnage des navires sortis sur lest y était bien bien moindre que dans les autres ports à grand trafic.

Les hauts-fourneaux de Caen étaient en construction en 1914: la guerre en a retardé l'achèvement et l'utilisation. C'est en 1915 seulement qu'ils ont commencé à produire. Deux grandes compagnies, la *Société Normande de Métallurgie* et la *Société des Chantiers Navals Français,* ont

1) Levainville (J) – L'Industrie du Fer en France, 1922.

transformé le rôle économique de Caen, à la faveur de la guerre. La balance des fret s'en est ressentie fâcheusement, et les statistiques traduisent ainsi cette évolution de Caen. Voici les chiffres du tonnage de son port de 1913 à 1918: (1)

Années	Importations	Exportations	Déficit des Exportations
	tonnes	tonnes	tonnes
1913.....	612.898	498.847	114.051
1914.....	575.885	410.037	165.848
1915.....	784.836	91.638	693.198
1916.....	649.085	88.300	560.785
1917.....	998.947	40.544	958.403
1918.....	914.112	59.115	855.997

Cet accroissement du déficit des exportations s'explique par les faits suivants: L'extraction du minerai a diminué, notamment en raison de la mise sous séquestre des mines allemandes. De plus, le traitement des minerais sur place a débuté. Il a eu pour conséquences, d'une part de restreindre les exportations de minette, et d'autre part d'accroître les importations de houille.

Mais cette période est passée. Désormais, Caen fera un trafic plus considérable qu'avant la guerre, semble-t-il. Sans ambitionner le rôle de grand port exportateur de matières premières, dévolu à New-

(1) Weill (Georges). « La région industrielle de Caen ». *La Revue Economique Internationale,* septembre 1921.

castel et à Cardiff, il peut exporter de grandes quantités de minerais. Si son tonnage de sortie devient supérieur à son tonnage d'entrée, nombreux seront les navires qui viendront y prendre du fret lourd d'exportation, surtout s'ils vont en Angleterre ou en Hollande: Si la Grande-Bretagne paraît être destinée à devenir le principal débouché des exportations armoricaines, cette fonction est partagée par les ports hollandais, allemands, belges ou autres.

En effet, les diverses branches de l'industrie sidérurgique nécessitent la consommation de plusieurs sortes de minerais de fer. Avant la guerre, les métallurgistes westphaliens s'étaient assurés une participation dans les entreprises minières de Normandie. De même, les Etats-Unis importaient les minerais pyrénéens, embarqués à Port-Vendres. Bien qu'ils soient les premiers extracteurs de minette du monde, ils peuvent éventuellement devenir importateurs de minerai armoricain.

L'exportation des minerais bretons et angevins sera favorisée par la navigabilité de la Basse-Loire. De plus, le trafic maritime de Nantes et de Saint-Nazaire est un des plus déséquilibrés de France, eu égard à leur tonnage total. La demande de fret de sortie y est particulièrement grande. Elle l'est d'autant plus que l'importation de charbon anglais est la cause principale de ce déséquilibre. Ce sont là autant de faits en faveur de

l'exportation Outre-Mer de la minette armoricaine. Il semble qu'aucun obstacle ne puisse en empêcher la réalisation.

*
**

Ainsi, l'exportation des minerais de fer, rare jusqu'à présent, peut donner lieu à un trafic considérable. L'intérêt en est d'autant plus grand qu'il n'y a pas de marché de la minette. Celle-ci est exportée par la voie la plus directe et la plus économique du lieu de production à celui de consommation. De la sorte, ce trafic peut se répartir sur plusieurs points de la Bretagne ou de la Normandie. Précisément, ces ports sont, par ailleurs, les plus pauvres en fret de sortie.

Cet intérêt est particulièrement considérable, parce qu'une partie importante de ces minerais est destinée à l'Angleterre. Or, la balance des frets entre la Grande-Bretagne et la France est de toutes celle qui fait ressortir le déséquilibre le plus marqué. L'exportation de la minette française est de nature à atténuer ce déséquilibre. La Marine Marchande et les Industries Minière et Métallurgique des deux Pays ne peuvent qu'y trouver profit.

CHAPITRE V

LES PRODUITS MÉTALLURGIQUES

L'industrie sidérurgique a été entièrement renouvelée depuis deux siècles. Sa transformation n'a pas eu lieu en même temps dans tous les pays. Commencée dès le XVIII[e] siècle, en Angleterre, elle s'est pousuivie au cours du siècle suivant en Belgique et en Allemagne.

En France, la vieille industrie sidérurgique était disséminée à travers tout le territoire sur les lieux même d'extraction du minerai et à proximité des forêts qui fournissaient le bois. C'étaient de petites entreprises, à faible production et dont la fonction économique était locale, tout au plus régionale.

Les maîtres de forge obtinrent, de 1814 à 1860, l'établissement et le maintien de barrières douanières, derrière lesquelles leur industrie se trouvait largement protégée contre la concurrence étrangère. Les sidérurgistes français, au lieu de faire tendre leurs efforts vers l'extension de leurs

débouchés extérieurs, affirmèrent leur maîtrise sur le marché national, ils maintinrent ce régime de prix élevés, qui explique dans une certaine mesure les lenteurs et les difficultés que présenta chez nous l'établissement des chemins de fer.

Les métallurgistes furent au nombre des industriels français les plus éprouvés par la réforme libre-échangiste de 1860: La concurrence anglaise ne pouvait que leur être ruineuse, en raison de leurs procédés de fabrication d'un autre âge et de leur prix de revient élevé.

Par surcroît, le Traité de Paix de 1871 vint enlever à la France le bassin de minerai de fer de Thionville. Mal pourvue en minette et en charbon, la sidérurgie française se trouvait, au lendemain de la guerre, dans une situation moins que prospère.

Lentement, et sans grand succès, elle essaya, peu à peu de se rénover. Handicapée par l'avance des autres pays métallurgiques, Angleterre, Belgique et Allemagne, la métallurgie française n'arrivait pas à prendre son essor. Elle était obligée d'acheter à l'étranger une grande partie du minerai qu'elle traitait, et une quantité considérable de fonte. En 1900, la France importait 2.119.000 tonnes de minette et en exportait seulemen 327.000 (1). Sa fabrication de fonte n'atteignait, cette année là que 2.700.000 tonnes (1).

---

(1) Levainville (J.). « L'industrie du fer en France », 1922.

C'est l'utilisation des minerais phosphoreux par le procédé Thomas et la raréfaction des minerais étrangers qui ont donné naissance à l'essor de la Sidérurgie française. Cette rénovation a commencé vers 1892. Dès cette époque, le nombre de hauts-fourneaux diminue, tandis que la production de la fonte et de l'acier s'accroît. Ceci est dû à la substitution des hauts-fourneaux à grand rendement aux procédés désuets de traitement du minerai.

La concentration de la Sidérurgie dans les régions de l'Est, du Nord et du Centre, c'est-à-dire sur les lieux même de production du charbon ou de la minette, se réalise à la même époque.

La renaissance de l'Industrie sidérurgique française est surtout apparente si on compare sa situation à celle des principaux pays étrangers, comme en fait foi le tableau suivant: (1)

PAYS	Augmentation de la production de fonte	Augmentation de la production de l'acier
	p. 100	p. 100
Belgique	104	154
France	87	152
Allemagne	92	118
Etats-Unis	72	115
Russie	80	100
Autriche-Hongrie . . .	71	97
Grande-Bretagne . . .	14	52

(1) Levainville (J.). « L'insdutrie du fer en France », 1922.

Les progrès considérables réalisés par la France ,en l'espace de dix ans, ont été accompagnés d'une certaine spécialisation et d'une concentration plus marquées que par le passé. Cette dernière s'est effectuée de plusieurs façons: Concentration de la Métallurgie en de grande usines qui appartiennent à des firmes puissantes, et concentration sur les points du territoire favorisés par la production ou l'apport, soit de la minette, soit du charbon.

Les usines de l'Est sont installées sur les gisements ferrifères. Elles comprennent à la fois des hauts-fourneaux et des aciéries. Celles-ci utilisent les produits et sous-produits de ceux-là. La fabrication de ces usines n'est limitée que par le prix de revient du coke métallurgique et de la houille. En effet, la majeure partie du coke provenait de Westphalie, avant la guerre. Les maîtres de forge lorrains étaient de ce fait sous la dépendance de l'étranger. Ils devaient supporter les frais de transport des charbons jusqu'à leurs usines.

Comme les exportateurs de minette, ils sont intéressés à l'amélioration des voies navigables reliant leurs usines au Rhin et à la collaboration des Industries extractive et sidérurgique de Lorraine et de Westphalie.

L'Est produisait, avant 1914, 66 p. 100 de la fonte française. Une partie seulement en était usinée sur place; le reste était destiné aux autres régions de France et à l'Etranger.

Les hauts-fourneaux du Nord et du Pas-de-Calais étaient principalement alimentés en minerai lorrain. La Métallurgie de cette région charbonnière fournissait à la fois des produits finis et des produits demi-ouvrés.

Le Centre traitait une quantité moindre de minette et utilisait toute la fonte qu'il préparait, parce qu'il transportait le minerai, tandis que le charbon était extrait sur place. Pour cela même, le Centre élabore les aciers de qualité supérieure. Ses produits représentent une grande valeur eu égard à leur volume.

La production des trois grandes régions métallurgiques de France a atteint les chiffres suivants en 1912: (1)

Groupes métallurgiques	Tonnes	Francs
Est	1.425.000	235.000.000
Nord	1.042.000	215.000.000
Centre	437.000	165.000.000

L'industrie métallurgique s'est développée aussi dans certaines villes qui s'alimentent pour la plupart en charbon anglais et en minerai étranger ou armoricain: Le Havre élabore des produits spéciaux et généralement d'un prix élevé. Nantes, Saint-Nazaire et La Seyne sont devenues des centres importants de construction navale.

Tels étaient, en 1914, les principaux foyers de

(1) Levainville (J.). « L'insdutrie du fer en France », 1922.

l'industrie métallurgique en France. Celle-ci venait de réaliser sa rénovation en vingt années d'efforts soutenus accompagnés de dépenses importantes. Elle était devenue une des branches les plus vivantes de l'activité économique du pays, lorsqu'elle fut soumise à la dure épreuve de la guerre.

***

Le Traité de Versailles a profondément modifié l'économie de la sidérurgie française.

En 1913, la production de fonte du Zollverein atteignait 19.309.172 tonnes, celle d'acier 18.950.000 tonnes, dont 2.547.861 tonnes de la première et 1.336.000 de la seconde en Luxembourg.

Les principaux producteurs de fonte en 1912 se classaient comme suit (1):

Etats-Unis	30.204.000	tonnes
Allemagne	17.869.000	—
Angleterre	10.000.000	—
France	5.000.000	—
Russie	4.200.000	—

(1) Pawlowsky (Auguste). « Les conséquences industrielles pour la France et l'Allemagne du transfert de l'Alsace-Lorraine et des houillères de la Sarre ». *Journal des Economistes*, juillet-septembre 1919.

L'Allemagne était donc la première productrice en Europe. Or, sur sa production totale de fonte, 3.869.876 tonnes, soit 20 p. 100, provenaient de la Lorraine. Le Traité de paix du 28 juin 1919 a donc accru les possibilités de production de la France d'une façon considérable.

Mais la question du charbon se pose de ce fait avec plus d'acuité encore que par le passé. Peu apte à la fabrication du coke métallurgique, en raison de sa trop grande friabilité, le charbon de la Sarre n'est guère utilisé par la sidérurgie. Celle-ci ne l'employait avant la guerre que mélangé au charbon de la Ruhr. Aussi, la cession des charbonnages sarrois à la France ne suffit-elle pas à résoudre le problème du combustible, elle en facilite seulement la solution.

Aussi, la métallurgie française n'atteindra son plein épanouissement que si elle est alimentée en coke westphalien à des prix modérés.

Le tableau suivant (1) nous indique quelle a été la part des principaux pays qui ont concouru à l'extraction ou au trafic de la minette et du charbon en 1913 :

---

(1) Baulig (H.). « Un inventaire de la production minérale du monde ». *Annales de Géographie*, n° du 15 juillet 1922.

PAYS	CHARBON (1) (1.342.000.000 de ton.)			MINETTE (1) (177.000.000 de ton.)		
	Production	Exportation	Importation	Production	Exportation	Importation
	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
Etats-Unis	39	2		36		1
Allemagne et Luxembourg	21	2		20		7
Royaume-Uni	22	7		9		5
France	3		2	12	5	
Autriche-Hongrie	4		1	3		
Russie	2		1	5		
Belgique	2					4
Espagne				6	5	
Suède				4	3	
Japon	2	1				
Canada	1		1			1
Cuba				1	1	
Terre-Neuve				1	1	
Chine	1					
Inde	1					
Australie	1					
Afrique du Sud	1					

Ces chiffres nous montrent que la France était le premier importateur de charbon, l'Allemagne le premier importateur de minerai de fer. La nécessité d'importer une des matières premières de la sidérurgie et d'exporter l'autre s'est accrue

(1) Tous les pourcentages sont établis par rapport à la production mondiale.

considérablement pour les deux pays par la désannexion de l'Alsace-Lorraine et la dissolution du Zollverein. Il en résulte que, sans importation de charbon westphalien, la sidérurgie fran;aise ne peut pas vivre et sa prospérité sera avant tout fonction du bon marché et de l'abondance du coke de la Ruhr.

*
**

Désormais, la production de la fonte en France, avons-nous vu, sera considérablement supérieure à celle de 1913. M. Auguste Pawlowsky ne doute pas que la sidérurgie française atteigne (1) « bientôt une fabrication de fonte de 12 à 15 millions, et d'acier correspondante ».

Or, une telle quantité de produits demi-ouvrés excède largement les besoins de la métallurgie française. Celle-ci n'absorbait que 3 millions de tonnes en 1913. Sans doute, sa capacité de consommation s'est accrue par le fait de l'extension territoriale. Néanmoins, plusieurs millions de ton-

(1) Pawlowsky (Auguste). « Les conséquences industrielles pour la France et l'Allemagne du transfert de l'Alsace-Lorraine et des houillères de la Sarre ». *Journal des Economistes*, juillet-septembre 1919.

nes n'auront pas preneur sur le marché national et devront être exportées. Ici, comme pour le minerai de fer, se pose donc la question des débouchés.

Question relativement aisée à résoudre en ce qui concerne la minette, celle-ci étant très demandée par les voisins de la France: Allemagne, Angleterre, Belgique.

Par contre, la solution est difficile à trouver en ce qui concerne les fers, fontes et aciers, ainsi que les produits métallurgiques.

*
**

Avant la guerre, l'exportation de fonte était très faible. Le prix de revient trop élevé empêchait la sidérurgie française de lutter à l'étranger contre la concurrence américaine, anglaise, allemande et belge.

(1) 50 p. 100 des exportations de fonte étaient dirigées vers les colonies, 20 p. 100 vers l'Amérique du Sud et 11 p. 100 en Belgique.

De même, le fer produit était en grande partie écoulé sur le marché national. L'acier donnait lieu à un faible trafic et était dirigé vers les mêmes

(1) Levainville (J.). « L'industrie du fer en France », 1922.

pays que la fonte. C'est vers l'Angleterre, la Belgique, le Portugal, l'Italie et l'Argentine qu'étaient principalement exportés les produits de l'industrie mécanique.

Tous ces débouchés faisaient l'objet d'une vive concurrence entre grands pays sidérurgiques. Tard venue, la sidérurgie française luttait péniblement contre ses rivales. C'est pour les produits spéciaux qu'elle était le moins désavantagée.

Aujourd'hui, l'exportation est une nécessité. La concurrence ne sera pas moins vive. On sait quelle est la puissance productrice des pays sidérurgiques d'Europe: Angleterre, Allemagne, Belgique, Pologne, Tchécoslovaquie. La jeune sidérurgie russe subit une crise, mais sa rénovation n'en est pas moins à envisager.

Durant la guerre, la sidérurgie a réalisé des progrès considérables hors d'Europe, tandis que les produits métallurgiques faisaient brusquement défaut. L'industrie sidérurgique américaine s'est développée à la fois par la fabrication du matériel de guerre et par la fabrication de tous articles métallurgiques. Ceux-ci étaient destinés soit au marché national, soit aux marchés étrangers, délaissés par les Européens.

Cette expansion de la métallurgie des Etats-Unis est limitée depuis la cessation des hostilités: ses prix de revient sont parfois supérieurs à ceux des pays d'Europe. La dépréciation des devises

de ces derniers favorise leurs exportations. Les navires partant des ports européens utilisent leur voyage dans chaque sens. Ceux à destination de l'Amérique du Sud, par exemple, rapportent dans les pays d'Europe des céréales ou des laines qui leur sont nécessaires, marchandises que les États-Unis produisent eux-mêmes: c'est l'insuffisance du fret d'importation qui, en l'espèce, handicape leur commerce extérieur. Nous avons là une preuve de l'intérêt que présente pour un pays une balance des frets bien équilibrée.

Toutes proportions gardées, l'industrie du fer a progressé au Japon plus qu'en Amérique. L'abondance du charbon et surtout l'absence des marchandises européennes en sont la cause.

Actuellement, la sidérurgie japonaise cherche à se rendre indépendante des Etats-Unis par l'acquisition de mines en Corée, dans la Chine septentrionale et la Sibérie Orientale.

D'ailleurs, ce « mouvement de création » est général. Tous les pays qui possèdent le fer ou le charbon ont essayé d'implanter chez eux l'industrie métallurgique. C'est le cas du Brésil, de l'Australie, de la Chine et de l'Inde. Possesseur de gisements de fer importantes, le Brésil voudrait en tirer profit malgré le manque de coke, ce qui l'obligerait à imposer ce combustible.

***

Il résulte de ces diverses considérations que l'avenir de la sidérurgie française n'est pas dépourvu d'aléas. Néanmoins, les possibilités d'exportation demeurent.

De même que l'industrie de la potasse avait apparu en maints endroits pendant la guerre et a disparu depuis lors, plusieurs entreprises métallurgiques, nées dans des circonstances analogues, ne sont pas viables.

Tous les pays susnommés ne sont pas mûrs pour l'expansion métallurgique. Nombre d'entre eux paraissent destinés à demeurer les clients des grands pays sidérurgiques actuels.

S'il y a des débouchés qui se ferment, n'est-il pas vrai aussi qu'il y a des débouchés qui s'ouvrent? Tous les pays du bassin méditerranéen n'ont qu'une industrie métallurgique médiocre, encore qu'elle soit parfois artificielle. Ceux du Proche-Orient n'ont aucune aptitude sidérurgique.

Les pays du Moyen-Orient et surtout d'Extrême-Orient sont peut-être appelés à devenir de grands pays métallurgiques. Mais cette transformation ne sera pas l'œuvre d'un jour. En attendant, ils offrent un champ, sans cesse grandissant, aux exportations des pays d'Europe. De même, la

réorganisation de l'industrie du fer en Russie sera œuvre de longue haleine, et, selon toutes vraisemblances, ce pays sera un débouché intéressant pour les producteurs étrangers.

L'Amérique du Sud, mal pourvue en charbon, paraît destinée à demeurer pendant longtemps ce qu'elle était avant la guerre, c'est-à-dire le lieu de rencontre des exportateurs d'Europe et des Etats-Unis. L'expansion métallurgique brésilienne paraît peu facilement réalisable.

Enfin, l'Afrique, presque entièrement dépourvue de charbon, est le marché le plus sûr dont dispose la sidérurgie européenne. La France, de par sa situation géographique et son emprise coloniale, peut trouver sur la terre africaine le débouché le plus important de son industrie métallurgique. Les précédents sont favorables, puisqu'avant 1914 50 p. 100 de l'exportation des produits de cette industrie étaient envoyés aux colonies. L'Afrique française en absorbait la plus grande part.

Les travaux publics projetés dans les divers territoires coloniaux de la France, la mise en valeur de ces pays au point de vue agricole ou minier exigeront en quantité du matériel de chemin de fer, des ponts, des machines, des automobiles, etc... L'exportation aux colonies proprement dites est favorisée par le fait que celles-ci ne forment qu'un même territoire douanier avec la métropole.

En outre, la navigation entre la France et les colonies souffre du manque de fret d'exportation dans ces dernières, comme nous l'ont indiqué les statistiques de notre chapitre II : le tonnage des marchandises envoyées de France aux colonies ne peut compenser celui des marchandises importées : phosphates et vins de l'Afrique du Nord, graines oléagineuses de l'Afrique Occidentale Française, riz de l'Indo-Chine, bétail de Madagascar, bois de l'Afrique Equatoriale Française. Dès lors, le manque de fret à destination de ces pays est un facteur de plus de l'exportation métallurgique.

⁂

Très faible jusqu'à présent, l'exportation maritime des produits métallurgiques peut devenir considérable. Si cette exportation se développe, elle concourra puissamment à rééquilibrer la balance des frets en France.

A ce titre seul, elle est un élément de vitalité pour la marine marchande française. Elle le sera d'autant plus que l'Algérie, les colonies et les protectorats sont le principal débouché de la métallurgie française. Or, le trafic entre la France et les territoires coloniaux est effectué dans une large mesure par des navires français. Cette me-

sure est accrue, par le fait de la législation, pour la navigation avec la Tunisie et surtout l'Algérie.

Ainsi, l'exportation des produits métallurgiques peut devenir un facteur de prospérité à la fois pour la métropole et pour les colonies françaises.

TITRE III

LES PALLIATIFS AU DÉSÉQUILIBRE DES FRETS

Malgré l'importances des nouveaux éléments de fret de sortie que nous connaissons, il serait vain d'en attendre le rétablissement complet de l'équilibre. Nous allons rechercher divers autres moyens propres à restreindre ce défaut d'équilibre et à en limiter les fâcheuses conséquences.

A ce sujet, les pratiques traditionnelles de l'armement français ne correspondent plus aux nécessités de la navigation : le retour de l'Alsace-Lorraine à la France a profondément modifié le trafic maritime du pays. L'expansion de la marine marchande nationale nécessite une utilisation plus judicieuse que par le passé de ses navires. Aussi,

les réformes concernant la navigation feront l'objet des chapitres VI et VII.

Considérant enfin que le régime protectionniste qui depuis trente ans est appliqué en France contribue à raréfier le fret de sortie, nous rechercherons, dans le chapitre VIII, comment on peut remédier à ce défaut, tout en demeurant, par ailleurs, sous le régime douanier actuellement en vigueur.

CHAPITRE VI

LE REPORT DE TÊTES DE LIGNE

Dès avant la guerre, une part importante du trafic du Nord et de l'Est de la France avec les pays d'outre-mer se faisait par le port d'Anvers. Cependant, le port de Dunkerque, situé sur le territoire national et relié à son arrière-pays par voie d'eau, est à une distance moindre des grands centres industriels et commerciaux de cette région que le port belge. Le tableau ci-dessous (1) nous montre combien l'avantage des distances est en faveur du port français :

	DISTANCES	
Centres Industriels	**Dunkerque**	**Anvers**
Armentières	66 kilom.	149 kilom.
Lille	85 —	130 —
Roubaix	90 —	120 —
Tourcoing	93 —	118 —
Valenciennes	133 —	140 —
Cambrai	148 —	202 —
Saint-Quentin. . . .	201 —	203 —
Laon	251 —	255 —
Reims	303 —	307 —

(1) Mulette (Raymond). « Les grands ports français », *L'Economiste européen*, 1922.

L'attraction ainsi exercée par Anvers était due au bon marché de la batellerie belge, à celui des transports maritimes dans le port flamand et aux facilités d'embarquement et de débarquement qu'il présentait. Vraisemblablement, il continuera à participer au trafic maritime des régions limitrophes de la Belgique. A ce titre, ce port doit intéresser la marine marchande française, et il est désirable que ses navires le fréquentent le plus possible.

*
**

L'ampleur de la question s'est trouvée considérablement accrue depuis que le Traité de Versailles a restitué à la France l'Alsace-Lorraine et de la sorte l'a rendue riveraine du Rhin. Sans doute, si les minerais lorrains sont exportés en Angleterre, le canal de la Marne au Rhin, la Marne et la Seine feront la majeure part de ce trafic, qui échappera à Anvers. Mais une partie des marchandises lorraines peuvent être dirigées sur le port de l'Escaut, soit par la voie ferrée, soit par la voie fluviale.

Toutefois, ce trafic lorrain ne saurait égaler le trafic alsacien. Pendant longtemps le Rhin n'était pas navigable en amont de Mannheim et l'Alsace ne participait à sa navigation qu'indirectement, en faisant transborder ses marchandises dans

cette ville. En 1882, les Strasbourgeois ont entrepris de creuser un canal de jonction entre le canal de la Marne au Rhin, l'Ill et le canal du Rhône au Rhin. En 1890, la Ville de Strasbourg a décidé de construire un port le long du canal de jonction. Ce premier port devint bientôt insuffisant, et Strasbourg en a creusé un autre dès 1900.

Mannheim était en train de perdre au profit de la capitale alsacienne son rôle de transbordeur du navire au rail et inversement. Aussi, l'Etat de Bade créa en 1900 le port de Kehl, sur la rive droite du Rhin, en face de Strasbourg. Depuis lors, les deux ports voisins ont développé leur trafic et se font une vive concurrence, mais Strasbourg a l'avantage d'être à la fois un croisement de voies d'eau et de voies ferrées et demeure plus important que son rival.

Le mouvement de sa navigation rhénane s'élevait en 1913 à 1.988.310 tonnes, dont 1.960.492 tonnes au trafic d'aval et 27.368 à celui d'amont (1). La majeure partie de ce tonnage était destinée aux ports allemands de la voie rhénane, et notamment aux deux grands systèmes portuaires de Ruhrort-Duisbourg et Mannheim-Ludwigshafen. Mais Strasbourg faisait aussi une part importante de son trafic avec Rotterdam et Anvers. Les chiffres en ont été les suivants en 1913 (1) :

(1) Gallois (L.). « Le port de Strasbourg ». *Annales de Géographie*, n° du 15 novembre 1919.

Provenance ou destination	Entrée (tonnes)	Sortie (tonnes)
Rotterdam	320.800	81.059
Anvers	108.520	49.000

Strasbourg est le port de sortie des produits alsaciens : sels de potasse, machines, etc... que nous considérons comme de nouveaux éléments de fret de sortie de France. (1) Les produits métallurgiques expédiés par Strasbourg, en 1912, s'élevaient à 102.724 t. 5, soit 30,9 p. 100 des exportations, et les sels de potasse à 71.182 tonnes, soit 21,4 p. 100. Comme nous le savons, ces marchandises paraissent destinées à être exportées dans les pays d'outre-mer en quantités de plus en plus grandes. Le trafic du port de Strasbourg est appelé à se développer encore, en raison de l'amélioration du canal du Rhône ou Rhin réalisée récemment.

Depuis 1871, l'Allemagne avait refusé d'élargir la partie de ce canal comprise entre Mulhouse et la frontière. Ne voulant pas engager de frais inutiles, la France n'avait pas entrepris de travaux sur la partie comprise entre Duluz, près de Besançon, et la frontière. Voilà pourquoi la section médiane du canal du Rhône au Rhin n'a pu être mise au gabarit normal que depuis 1919. Cette

(1) Gallois (L.). « Le port de Strasbourg ». *Annales de Géographie*, n° du 15 novembre 1919.

amélioration est de nature à développer encore davantage le trafic de Strasbourg à destination d'Anvers et de Rotterdam. L'aménagement projeté d'un canal à grande section entre le Rhône et le Rhin à travers le territoire français, ou à travers le territoire helvétique, aurait des résultats plus importants.

***

Il apparaît donc comme probable que le tonnage des marchandises provenant de France progressera dans les deux ports d'Anvers et de Rotterdam. La voie rhénane et les canaux belges offrent aux commerçants français des conditions de transport souvent plus avantageuses que les voies ferrées ou navigables exclusivement françaises.

Le prix des transports par voie d'eau est aussi élevé que celui par fer lorsqu'il s'agit de canaux à petite section et à écluses nombreuses. Mais, dès qu'il s'agit de canaux ou fleuves plus aptes à la navigation, ce sont les prix de la batellerie qui deviennent les plus avantageux.

La France ne possède aucune grande voie navigable comparable au Rhin. Nulle part on ne voit des trains de chalands comme sur ce grand fleuve. C'est à peine si quelques chalands peuvent être attelés sur la Seine, le plus navigable des fleuves

de France. Le Rhin, par la facilité qu'il offre à la navigation et par l'organisation de sa batellerie, était la voie fluviale la plus fréquentée de l'Europe. On ne peut lui comparer parmi les grandes voies d'eau intérieures traversant des régions industrielles que les grands lacs de l'Amérique du Nord.

Désormais, la liberté de la navigation sur le Rhin est assurée. D'après le Traité de Versailles, une Commission règle la navigation internationale sur son cours. De plus, le Traité a prévu plusieurs avantages au profit de la France, notamment la cession de remorqueurs et de bateaux par l'Allemagne.

Ainsi, les exportateurs français peuvent en toute sécurité expédier leurs marchandises à destination des pays d'outre-mer par la voie rhénane jusqu'aux ports de la Mer du Nord.

***

Quels sont les ports qui desservent l'Est de la France? Situé à l'embouchure du Rhin, Rotterdam est le port prédestiné au transit des marchandises qui empruntent la voie rhénane. C'est par lui que se faisait la plus grande partie du trafic maritime de Strasbourg. Rotterdam continuera à être le port de transit de la France de l'Est, et, à

ce titre, doit attirer spécialement l'attenion des armateurs français qui, jusqu'à présent, n'avaient guère d'intérêts dans ce port.

Depuis la cessation des hostilités, les relations politiques franco-belges aidant, on s'est efforcé de faire d'Anvers le principal port de transit des marchandises en provenance ou à destination des départements redevenus français. A la demande de la Chambre de commerce de Strasbourg, un décret du 13 décembre 1919 a décidé que les marchandises amenées à Strasbourg par Anvers et le Rhin seront exemptées des surtaxes d'origine et d'entrepôt. Les marchandises bénéficient de cette disposition sur présentation d'un certificat délivré par le bureau français d'Anvers, garantissant qu'elles sont arrivées en droiture dans ce port.

Cet avantage donné aux marchandises introduites en France par le port flamand est indirectement favorable à la sortie par ce même port des marchandises exportées par mer. De la sorte, le port de l'Escaut est appelé à prendre part au trafic de la France de l'Est plutôt que son rival des Bouches-du-Rhin.

Par contre, le trafic maritime français se heurte à Anvers à un obstacle important. Tandis que la voie rhénane mène directement les marchandises de Strasbourg à Rotterdam, le trajet du Rhin à Anvers se fait successivement par le canal de Zuid-Beveland, par l'Escaut oriental et par plu-

sieurs bras de mer zélandais constituant l'embouchure de l'Escaut et de la Meuse. Ces divers parcours pour atteindre Anvers occasionnent des détours et des pertes de temps. De plus, leur partie maritime est dangereuse pour la navigation.

La vieille idée de relier par une voie directe Anvers au Rhin n'a pu aboutir jusqu'à présent, malgré l'avantage que le grand port belge et les régions qu'il dessert en retireraient. Cette idée vient d'être reprise au lendemain de la guerre. Le Traité de Versailles oblige l'Allemagne à construire d'après les plans belges la partie du canal de la Meuse au Rhin située sur son territoire dans le cas où le Gouvernement belge en déciderait la création dans un délai de vingt-cinq ans.

Ce canal partirait du Rhin, à la hauteur de Ruhrort, très probablement, et atteindrait la Meuse. Les bateaux gagneraient ensuite Anvers par les canaux belges, et notamment le canal de la Campine. Le nouveau canal et ceux déjà existants seraient aménagés pour bateaux de 2.000 tonnes.

***

Les modifications territoriales de la France auront pour conséquence certaine de la faire participer au trafic des deux grands ports d'Anvers et

de Rotterdam. Avant 1914, la Marine marchande française ne prenait qu'une faible part dans le mouvement de la navigation de l'un et de l'autre. Pendant ce temps, les marines anglaise, allemande et néerlandaise se faisaient une vive concurrence pour bénéficier du fret qu'elles y trouvaient en abondance.

Actuellement, la marine marchande française multiplie son tonnage. De ce fait, elle est, plus que jamais, à la recherche du fret, surtout du fret lourd de sortie. N'est-ce pas dans les périodes de croissance que l'on a particulièrement besoin d'une nourriture abondante? Or, les ports du Rhin et de l'Escaut lui offrent des marchandises lourdes venues de France: potasse, minette, produits métallurgiques.

Il serait vain de croire que les marchandises de la France de l'Est iront chercher une issue maritime à Dunkerque, à Rouen et au Havre. Vraisemblablement, au lieu de s'approvisionner aux marchés de Brême et de Hambourg, les provinces retrouvées recevront désormais une partie de leur laine de Dunkerque, de leur coton de Rouen, de leur café du Havre.

L'amélioration de la Seine, de la Marne et du canal entre celle-ci et le Rhin faciliteront les relations maritimes de l'Est par Le Havre et Rouen. De la sorte, les produits lourds sus-indiqués pèsement favorablement dans la balance des frets

et la marine française serait la première à profiter de cette amélioration.

Mais si de toutes les voies intérieures de la France, la voie séquanaise est la plus favorable à la navigation et si par sa jonction avec le Rhin elle est la grande artère médiane du Pays, elle n'offre pas les mêmes avantages à la batellerie que la voie rhénane.

Aussi, la Marine Marchande Française nous paraît avoir intérêt à *reporter* quelques-unes de ses têtes de ligne à Anvers ou à Rotterdam. Nombreuses, en effet, sont les têtes de ligne qui sont situées au Havre. Or ce port est pauvre en frêt de sortie, tandis que ceux de la Mer du Nord et notamment Anvers peuvent fournir aux navires les marchandises qui leur font défaut en France.

Bien souvent, la situation maritime de la France a été décrité élogieusement. Le développement de ses côtes sur deux des mers les plus passagères du monde paraît au premier abord favorable à l'expansion de sa Marine Marchande. Assurément, il y a là une part de vérité. Il n'est pas moins vrai que cette situation favorisait les navires des nations du Nord de l'Europe, navires qui venaient prendre ou déposer du frêt dans les ports de France qui leur servaient d'escale. C'est le cas notamment des navires anglais, allemands, norvégiens et hollandais. C'était là une concurrence d'autant plus fâcheuse pour la Marine nationale qu'elle était sans contre-partie.

Or les têtes de ligne des Compagnies maritimes françaises étaient situées dans les ports de France. De la sorte les navires français ne faisaient pas souvent escale dans les ports d'Allemagne, de Hollande, de Norvège ou de Grande-Bretagne et ne participaient que dans une faible mesure au trafic maritime de ces pays.

Le report de plusieurs têtes de ligne servirait donc de contre-partie au frêt que les navires étrangers prennent dans les ports français et ce ne serait pas le moindre des intérêts que la Marine nationale trouverait dans la réforme que nous demandons.

***

Anvers ou Rotterdam ? Lequel de ces deux ports doit-il être choisi de préférence à l'autre comme tête de ligne ?

Rotterdam est celui qui a fait jusqu'ici la plus grande partie du trafic alsacien comme nous l'ont montré les statistiques. Au contraire, Anvers, à l'exclusion de son rival néerlandais, fait le trafic de la Lorraine, de la Champagne, de l'Artois et de la Flandre concuremment avec les ports français.

Par contre, les deux ports ne présentent pas un

égal intérêt pour les Compagnies de Navigation. Tous deux, il est vrai, sont situés au centre d'une grande région industrielle qui est la plus importante du Continent européen.

Mais Anvers est relié à l'Escaut, à la Meuse et indirectement au Rhin. Ces fleuves, surtout les deux premiers communiquent entre eux par de nombreux canaux. De la sorte, l'arrière-pays commun aux deux ports est très riche ; mais l'*hinterland* propre à Anvers l'est aussi et par conséquent avantage ce port à l'encontre de son concurrent.

Autre supériorité d'Anvers, sa balance des frets est bien équilibrée comparativement a celle de Rotterdam et des autres grands ports qui desservent une partie de leur arrière-pays commun ; tels Hambourg, Brême, Dunkerque et Le Havre. L'équilibre des frets à Anvers, pour imparfait qu'il soit, existe à la fois en poids et en volume. Ceci est très avantageux pour la Marine parce que par la variété et l'abondance du fret, on obtient une bonne utilisation des navires.

En 1912, Anvers a eu 10 millions de tonnes à l'entrée et 8 à la sortie, tandis que Rotterdam en avait 21 à l'entrée et 6 à la sortie.

Anvers exportait par mer des marchandises lourdes : produits métallurgiques de tout son hinterland, minerais lorrains, potasse alsacienne, charbon de la Ruhr, et les produits légers de

l'Allemagne du Sud et de la Suisse : cotonnades, soieries, objets de bois, etc. Le fret d'entrée est aussi bien composé.

En raison de la variété des marchandises embarquées et débarquées, Anvers est un port fréquenté principalement par les navires réguliers, les « *liners* », tandis que Rotterdam est plutôt un port de navires vagabonds, de « *tramps* ».

C'est pourquoi à notre question : « *Anvers ou Rotterdam ?* »; nous répondons : « *Anvers surtout, mais Rotterdam aussi* ». Anvers appelé à prendre une part de plus en plus grande au trafic maritime français présente toutes les conditions favorables au succès de lignes régulières françaises. Vive y est la concurrence, nous n'en doutons pas ; mais la Marine Marchande Française peut y bénéficier de marchandises venues de son propre pays ou à lui destinées et de ce fait possède un élément de succès important et que nous espérons décisif.

Si nous attachons de l'importance surtout à « *Anvers tête de ligne* », il nous semble que Rotterdam peut devenir aussi le point de départ de quelques lignes de navigation françaises. Celles-ci pourraient comporter une escale à Anvers et de la sorte les navires français trouveraient dans les deux ports rivaux la marchandise qui leur fait défaut dans les ports de France.

***

Le report de têtes de ligne à Anvers et à Rotterdam est celui qui présente le plus d'intérêt certain et actuel. Mais aussi bien, la réforme que nous préconisons ne sera qu'un commencement. Si plus tard, la Marine Marchande Française devient plus nombreuse et si elle est capable de concurrencer les principales Marines étrangères, le problème du fret se posera de nouveau.

Le report de têtes de lignes plus à l'Est sera peut être la solution préférable. Les ports danois et allemands offrent des possibilités de trafic considérables. Mais la concurrence des Marines nationales y rendrait précaire l'installation de têtes de lignes françaises.

Au contraire, les ports de la Baltique peuvent jouer ce rôle de point de départ de façon plus sûre. Les Slaves ne sont pas portés vers « les choses de la Mer ».

Partout ils se sont détournés de celle-ci. Les rivages maritimes des territoires qu'ils occupent ont été partiellement occupés par d'autres races plus portées vers la Mer : Allemands au Nord ; Italiens et Grecs au Sud. A aucune époque de l'Histoire, les Slaves n'ont eu une grande marine. Ce sont essentiellement des terriens.

Sans doute de telles considérations ne nous per-

mettent pas de préjuger qu'ils ne constitueront jamais une Marine Marchande puissante. Elles nous autorisent seulement à prévoir des facilités plus grandes d'expansion pour la Marine française dans les ports Slaves qu'ailleurs.

De la sorte, cette Marine pourra trouver des éléments de fret lourd intéressants lorsque les circonstances le permettront dans les ports de la Baltique. Elle desservira à la fois et dans une certaine mesure la Finlande, la Russie, l'Esthonie, la Latvie, la Lithuanie et la Pologne.

S'il n'est pas temps encore de réaliser partout la réforme que nous préconisons ; il n'est certainement pas trop tôt pour la prévoir.

CHAPITRE VII

LA PRATIQUE DU « VAGABONDAGE »

Le trafic maritime des grands ports de commerce présente une certaine régularité. La variété des produits à importer ou à exporter, la multiplicité des lieux de provenance ou de destination, y assurent à la Navigation le transport d'un minimum de marchandises. Elles lui permettent, en période de crise, de subsister jusqu'au retour du trafic normal.

Aussi, il est nécessaire pour une Marine Marchande d'avoir des lignes régulières de navigation, à itinéraires prévus et à escales fixes. C'est dans ces lignes, parfois subventionnées par les Gouvernements, que les Marines peu puissantes trouvent le moyen de vivre malgré la concurrence

étrangère. Une Flotte qui les négligerait ferait un mauvais calcul.

Les Compagnies de navigation françaises le savent bien, et jusqu'à présent elles ont eu principalement et presque d'une manière exclusive des navires réguliers, c'est-à-dire desservant des lignes de navigation. Toutefois, les liners ne paraissent pas convenir à l'expansion que la Marine Marchande Française est en droit d'ambitionner. De fait, l'Angleterre et la Norvège, deux pays qui ont une Marine Marchande très nombreuse eu égard à leur Commerce Extérieur, sont aussi les deux pays qui pratiquent le plus le *tramping* ou *vagabondage*. Par ces mots nous entendons l'usage de navires qui sont envoyés là où le fret est le plus abondant et où les avantages pour la Navigation sont momentanément les plus grands. Ces navires dits *navires vagabonds* ou *tramps* s'opposent donc à ceux qui suivent constamment la même ligne et pour cela sont appelés *navires réguliers* ou *liners*.

Le trafic de chaque port varie d'une année à l'autre et chaque mois de l'année présente une plus ou moins grande abondance de marchandises à transporter. Les pays de provenance ou de destination varient aussi. Les navires réguliers ne peuvent pas suffire à tout cela et parfois ont des prix trop élevés pour les marchandises pondéreuses.

Certains ports et surtout les moins importants sont spécialisés dans l'exportation d'un produit déterminé. Nous savons que tel est le cas des ports charbonniers de la Grande-Bretagne. Ailleurs, un grand nombre de ports, souvent peu connus, sont destinés principalement à l'exportation soit des céréales, soit des phosphates, soit des minerais ou de tout autre produit. Ce sont généralement des marchandises lourdes et encombrantes de valeur peu élevée. Il en résulte que leur transport doit être réalisé à bon marché.

Or le tramps est par excellence le navire des marchandises pondéreuses. Sa constitution simple rend le coût de sa construction peu élevé. Sa structure lui permet de contenir une grande quantité de marchandises. Bref le navire vagabond est organisé en vue du meilleur rendement possible. Or, la Loi du rendement non proportionnel produit ses effets d'une manière remarquable sur la vitesse des navires dont l'accroissement n'est pas équivalent à l'augmentation de dépenses qu'il nécessite. Aussi les tramps sont conçus de telle sorte qu'ils réalisent une vitesse modérée et qu'ils rendent le transport aussi bon marché que possible.

Le navire régulier est celui qui peut trouver à sa disposition une proportion convenable de marchandises lourdes eu égard à leur volume et de marchandises encombrantes par rapport à leur poids. Mais nous savons qu'une telle combinaison

n'est pas souvent réalisable dans les ports français où les marchandises pondéreuses sont abondantes à l'entrée et rares à la sortie. Le charbon qui fait l'objet d'une importation considérable en France est particulièrement désigné pour les navires vagabonds qui le transportent à peu de frais d'Angleterre en France, quittes à ressortir sur lest. La faiblesse de leurs frais généraux leur permet de supporter le déséquilibre des frets plus facilement que les navires réguliers.

Mais ces tramps sont pour la plupart anglais, ce trafic étant généralement délaissé par l'Armement français.

***

C'est avec raison que les armateurs de France se sont abstenus de la pratique du vagabondage et qu'ils laissaient la mer libre aux autres Marines pour ce mode de navigation. Le prix de revient élevé et la faiblesse de la Marine française ne lui auraient pas permis de se livrer avec succès au tramping.

Dans la phase d'expansion où elle se trouve, cette Marine doit veiller soigneusement à développer ses lignes régulières et à les coordonner afin d'en accroître le trafic. C'est pour cela même

que nous préconisons le report de têtes de ligne à Anvers et Rotterdam. Mais tout cela ne saurait suffire à donner à la Flotte commerciale de la France l'essor désirable.

Il semble qu'elle sera nécessairement appelée à pratiquer le vagabondage. C'est là que se trouvent les frets rémunérateurs, et c'est de la sorte que l'on spécule sur la marchandise de mer.

Cette pratique du tramping est une des forces les plus vives de la Marine anglaise, une des raisons pour lesquelles elle demeure la première du monde : Il faut peu de temps pour construire une Flotte nombreuse, telle celle des Etats-Unis ; par contre c'est une œuvre de longue haleine que de former une génération d'armateurs avisés et de marins expérimentés. C'est parce que la Grande-Bretagne possède en grand nombre des « gens de mer » capables qu'elle peut s'adonner au tramping et conserver son rôle dans le trafic maritime mondial.

La spéculation sur le marché des Frets qui s'exerce dans le vagabondage n'est pas sans quelque analogie avec la spéculation à la Bourse des Marchandises ou même à la Bourse des Valeurs mobilières. Celui qui s'y essaye sans préparation suffisante est vraisemblablement voué à l'échec, tandis que celui qui en a l'expérience possède des chances de succès.

Or l'armement vagabond est exposé à une con-

currence plus grande que l'armement régulier : La création d'une ligne exige généralement plusieurs unités et par conséquent un capital important. Au contraire, un seul navire peut pratiquer le vagabondage. Il en résulte que le tramping est d'un maniement particulièrement délicat : Il exige une connaissance approfondie et une aptitude particulière de la part de ceux qui le dirigent.

***

L'Armement Français, avons-nous dit, n'a presque pas pratiqué le vagabondage jusqu'à présent et, celui-ci est indispensable à l'expansion de la Marine Marchande nationale.

Or, une tradition aussi fâcheuse dans ses conséquences qu'invétérée dans les mœurs du monde maritime français fait obstacle à cette innovation : Alors que dans tous les pays étrangers qui ont une puissante Marine Marchande le courtage maritime est libre ; il ne l'est pas en France. Il a été monopolisé en fait par les courtiers interprêtes et conducteurs de navires. Quand les armateurs ne traîtent pas leurs affaires avec les chargeurs, directement ou par leurs capitaines, ils sont obligés d'avoir recours à ces officiers ministériels.

Parmi les offices ministériels restaurés en 1816 figure celui des « courtiers interprètes et conducteurs de navires », plus connu sous l'appellation de « courtiers martimes ». L'Article 80 du Code de Commerce indique quelles sont leurs attributions : « Les courtiers-interprètes et conducteurs » de navires font le courtage des affrétements : » ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en » cas de contestations portées devant les tribu- » naux les déclarations, chartes-parties, connai- » sements, contrats et tous actes de commerce, » dont la traduction serait nécessaire ; enfin de » constater le cours du fret ou du nolis.

» Dans les affaires contentieuses de commerce » et pour le service des douanes, ils serviront » seuls de truchement à tous étrangers, maîtres » de navires, marchands, équipages, de vaisseau » et autres personnes de mer ».

Comme on le voit, le courtage des affrétements ne constitue pas un monopole légal et il semble que la liberté du courtage soit sauve. En fait, il n'en est rien ; les courtiers-interprètes et conducteurs de navires ont usé, en l'accaparant, de la faculté de faire le courtage. Le droit qui leur est conféré par le Code est devenu par l'usage un monopole et seuls les courtiers interprètes et conducteurs de navires exercent actuellement le courtage maritime.

***

Nous n'entrerons pas dans le débat général suscité par les offices ministériels. Nous nous bornerons à indiquer les raisons décisives à notre sens qui militent contre le privilège des courtiers maritimes.

On entend par conduite des navires l'ensemble des formalités à remplir par les armateurs ou les destinataires de marchandises et à leur défaut par les courtiers en question, à l'arrivée du navire au port. La commission élevée que prélèvent les courtiers maritimes cause une inégalité injustifiée entre les armateurs et destinataires qui peuvent remplir eux-mêmes ces formalités et ceux qui ne le peuvent pas. Ces derniers sont obligés de subir, de ce fait, de longs retards et l'exploitation que leur imposent les officiers ministériels. Nous pensons que la suppression du monopole leur permettrait d'être mieux servis en payant moins cher grâce à la concurrence qui ne saurait manquer de s'exercer.

A ce seul point de vue le monopole est à rejeter. Ses effets sont autrement importants en ce qui concerne le vagabondage. Nous savons que le tramping exige de celui qui le dirige des qualités exceptionnelles. Nous savons aussi que le courtage maritime est libre à l'étranger : Comme dans

toute profession dont l'exercice est libre, c'est celui qui a le plus d'aptitude, qui attire a lui le plus grand nombre de clients et réalise les bénéfices les plus élevés. En ce qui concerne son pays, le professeur américain Russel Smith nous dit : « Le métier d'agent maritime exige des connais- » sances très étendues tant navales que commer- » ciales. S'il (le courtier maritime) ne les possède » pas il ne pourra tirer parti des chances de suc- » cès telles qu'elles se présentent. » (1).

Et cependant, en France, les courtiers maritimes deviennent tels, non pas en raison de leur seule valeur professionnelle, mais en raison aussi des capitaux dont ils disposent pour acheter leur charge. Or le tramping nécessite chez celui qui en est l'animateur un travail de tous les moments et une réelle compétence afin de connaître les besoins de navires sur tous les points du monde à la fois et de servir d'intermédiaire à ses clients au mieux de leurs intérêts. La direction du vagabondage exige de toutes autres capacités que celle d'une ligne régulière.

Le monopole du courtage d'affrêtement cause un vrai fossé dans le monde du commerce maritime en France. Il y a d'un côté les armateurs qui sont étrangers à l'affrêtement et de l'autre les courtiers qui sont étrangers à l'armement.

---

(1) « Les Transports Océaniques ». *Revue économique internationale*, mars 1911, p. 451.

Dans les autres pays, au contraire, le courtage libre est l'école où se recrutent les armateurs : Les courtiers, après s'être rompus à la pratique de ces affaires délicates, essentielles pour le succès de l'armement, se mettent enfin à armer eux-mêmes des tramps.

***

Voilà pourquoi, considérant seulement le besoin pour la Marine Marchande Française de réaliser son expansion malgré le déséquilibre des frets dans les ports nationaux, nous réclamons la liberté du courtage maritime, condition du tramping. Aucune bonne raison ne nous paraît nécessiter le maintien du monopole. Les raisons de le supprimer sont au contraire nombreuses et étayées sur l'intérêt de la Nation.

Il existe déjà un précédent concernant la suppression d'un office ministériel qui, lui aussi, portait sur des fonctions d'ordre économique. C'est celui de courtier de marchandises.

Le mouvement en faveur de la liberté du Commerce qui a eu lieu sous le Second Empire a entraîné la disparition du monopole que jusqu'alors ces courtiers exerçaient dans les Bourses de Marchandises.

Il nous paraît qu'un ensemble de dispositions analogues à l'égard des courtiers-interprètes et conducteurs de navires aurait les plus heureuses

conséquences pour la Flotte commerciale de la France. Le courtage maritime est d'ordre économique, c'est dire qu'il intéresse une forme d'activité qu'il serait particulièrement nécessaire de laisser libre.

On prétend parfois que les officiers ministériels présentent pour leur clientèle des garanties d'honnêteté et d'honorabilité. Quelle que soit la portée de cet argument, nous estimons qu'une organisation disciplinaire régissant les courtiers libres pourrait offrir des garanties analogues à celles du régime existant.

A ce sujet d'ailleurs, nous invoquons le précédent créé par la Loi du 18 juillet 1866. Voici quelles en sont les principales dispositions concernant l'exercice et la profession de courtier de marchandises :

ARTICLE PREMIER

A partir du 1er janvier 1867, toute personne sera libre d'exercer la profession de courtier de marchandises, et les dispositions contraires du Code de Commerce, des lois, décrets, ordonnances et arrêtés actuellement en vigueur seront abrogées.

ART. 2

Il pourra être dressé par le tribunal de commerce une liste des courtiers de marchandises de la localité qui auront demandé à y être inscrits.

Nul ne pourra être inscrit sur ladite liste s'il ne justifie :

1° De sa moralité par un certificat délivré par le maire ;

2° De sa capacité professionnelle par l'attestation de cinq commerçants de la place faisant partie des notables chargés d'élire le tribunal de commerce ;

3° De l'acquittement d'un droit d'inscription une fois payé au Trésor. Ce droit d'inscription, qui ne pourra excéder 3.000 francs sera fixé, pour chaque place, en raison de son importance commerciale, par un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique, et cessera à l'époque où sera amortie l'avance du Trésor, dont il sera parlé à l'article 17.

Aucun individu en état de faillite, ayant fait abandon de biens ou atermoiement sans s'être depuis réhabilité, ou ne jouissant pas des droits de citoyen français, ne pourra être inscrit sur la liste dont il vient d'être parlé.

Tout courtier inscrit sera tenu de prêter, devant le tribunal de commerce dans la huitaine de son inscription, le serment de remplir avec honneur et probité les devoirs de sa profession.

Il sera également tenu de se soumettre, en tout ce qui se rapporte à la discipline de sa profession à la juridiction d'une chambre syndicale, qui sera établie comme il est dit à l'article suivant.

ART. 3

Tous les ans, dans le courant d'août, les courtiers inscrits éliront parmi eux les membres qui devront composer pour l'année suivante la chambre syndicale.

L'organisation et les pouvoirs disciplinaires de cette chambre seront déterminés dans un règlement dressé pour chaque place par le tribunal de commerce, après

avis de la chambre de commerce ou de la chambre consultative des arts et manufactures.

Ce règlement sera soumis à l'approbation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

La chambre syndicale pourra prononcer, sauf appel devant le tribunal de commerce, les peines disciplinaires suivantes:

L'avertissement;

La radiation temporaire;

La radiation définitive, sans préjudice des actions civiles à intenter par les tiers intéressés, ou même de l'action publique s'il y a lieu.

Si le nombre des courtiers inscrits n'est pas suffisant pour la constitution d'une chambre syndicale, le tribunal de commerce en remplira les fonctions.

ART. 4

Les ventes publiques de marchandises aux enchères et en gros qui, dans les divers cas prévus par la loi, doivent être faites par un courtier, ne pourront être confiées qu'à un courtier inscrit sur la liste conformément à l'article 2, ou à défaut de liste, désigné sur la requête des parties intéressées, par le président du tribunal de commerce.

. . . . . .

ART. 9

Dans chaque ville où il existe une bourse de commerce, le cours des marchandises sera constaté par les courtiers inscrits, réunis, s'il y a lieu, à un certain nombre de non inscrits et de négociants de la

place, dans la forme qui sera prescrite par un règlement d'administration publique.

Certaines fonctions particulièrement délicates, telle la constatation des cours des frets, exigent des garanties spéciales. On peut les confier à des « courtiers inscrits » comme il en été établi dans les Bourses de Commerce en 1866.

Est-ce qu'une organisation analogue à celle établie cette année là pour les courtiers de marchandises et sur laquelle l'Etat peut se réserver des droits de surveillance, ne présenterait pas au Public autant de garanties qu'une Chambre d'Officiers ministériels ! C'est là ce que nous ne pouvons pas croire.

Les difficultés les plus sérieuses ont trait à la fixation du prix du rachat des offices de courtier maritime et au paiement de ce prix. Or la Loi du 18 juillet 1866 a réalisé de façon heureuse au point de vue des Finances Publiques et des droits des particuliers, la liberté du courtage de marchandises. Elle indique les bases suivantes comme étant celles de l'indemnité à payer aux courtiers expropriés ;

ART. 10

Les courtiers de marchandises actuellement en exercice seront indemnisés de la perte du droit de présenter leur successeur, qui avait été accordé par la loi du 28 avril 1816.

ART. 11

Dans chaque place, l'indemnité sera égale à la valeur des offices de courtiers de marchandises de la place, déterminée d'après le prix moyen des cessions d'offices de cette catégorie, au 1er juillet 1864.

Toutefois, dans les villes où la commission dont il sera ultérieurement parlé aura constaté que la clientèle était habituellement comprise dans les éléments qui servaient à déterminer le prix de cession des offices, la commission pourra décider qu'une quote-part des indemnités fixées comme il est dit ci-dessus, qui ne pourra excéder 20 p. 100 sera mise en commun et répartie entre les différents courtiers de la place, au prorata des produits de leur office de courtiers de marchandises pendant les sept années antérieures au 1er juillet 1864.

ART. 12

Dans les villes où aucune cession d'office n'aurait eu lieu dans les sept années, ainsi que pour les offices qui, au 1er juillet 1864, étaient encore entre les mains d'un titulaire de la création, la commission fixera l'indemnité, sans qu'elle puisse être supérieure à quatre fois la moyenne annuelle des produits de l'office pendant les sept années antérieures au 1er juillet 1864.

ART. 13

Dans le cas où le même individu aurait été autorisé à cumuler les fonctions de courtier de marchandises avec celles d'agent de change, ou de courtier conducteur et interprète de navires, et où il exercera ces diverses fonctions en vertu d'un titre unique, l'indem-

nité déterminée conformément aux articles précédents, sera réduite dans la proportion de la valeur du titre réduit aux fonctions non supprimées.

De telles bases d'évaluation nous paraissent aussi équitables que possible puisqu'elles ont pour objet de tenir compte de toutes les contingences et de ne léser aucun intérêt. Avec quelques modifications, les articles ci-dessus pourraient figurer dans la loi que nous demandons. La réforme réalisée en 1866 est remarquable par la composition de la commission chargée d'évaluer les offices rachetés. C'est ce que nous montrent les articles suivants :

ART. 15

Le montant de l'indemnité à payer aux courtiers sera fixé sur les bases ci-dessus indiquées, la chamre syndicale entendue, et après avis du préfet, de la chambre de commerce, par une commission instituée, à Paris, par un décret de l'Empereur et composée de neuf membres.

Trois seront désignés par le ministre des finances.

Trois autres seront choisis dans chaque département, et pour les affaires de ce département, par les courtiers faisant partie des chambres syndicales, réunis par les soins et sous la présidence du préfet.

Les trois derniers membres nécessaires pour compléter la commission devront être choisis à l'unanimité par les six premiers.

Faute pour ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix

de ceux des trois derniers membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la cour impériale de Paris.

Les opérations commenceront dans les trois mois qui suivront la promulgation de la présente loi.

ART. 16

Le décret impérial qui instituera la Commission en nommera le président et le secrétaire.

Ainsi, on s'efforce d'éviter les évaluations tendancieuses pouvant émaner d'un jury composé exclusivement soit de fonctionnaires, soit de propriétaires de charges. Aussi, nous désirons qu'une commission, composée de façon analogue à celle de 1866, soit créée pour évaluer les Offices ministériels, lors de leur rachat.

Les indemnités ont été payées aux courtiers de marchandises par échelonnement. Mais c'est surtout le fait suivant que nous offrons en exemple au législateur actuel: Conformément aux principes de la Science Financière, la loi de 1866 crée en même temps que les dépenses de rachat, les ressources correspondantes. C'est ce que nous constatons dans les articles ci-dessous:

ART. 17

Les indemnités dues aux courtiers de marchandises en vertu des décisions de la commission nommée conformément à l'article 15 seront payées:

1° Un quart comptant le 1er janvier 1867;

2° Et les trois autres quarts, valeur au 1er janvier 1867, en dix annuités négociables, composées chacune de l'intérêt 4 et demi p. 100 et du fonds d'amortissement nécessaire pour opérer en dix ans, au même taux, la libération de l'Etat.

ART. 18

Le paiement du quart des indemnités effectué par le Trésor lui sera remboursé en capital et intérêts à 4 p. 100 à partir de l'année 1867, et le service des annuités sera assuré au moyen des ressources suivantes:

1° Le montant des droits d'inscription qui seront payés par les courtiers inscrits par application de l'article 2;

2° L'excédent du produit en principal et centimes additionnels établis au profit de l'Etat, des taxes des patentables mentionnés en l'art. 20, réglées conformément audit article, sur le produit des taxes des mêmes patentables réalisées en 1866.

En cas d'insuffisance desdites ressources, il sera pourvu aux voies et moyens par une loi spéciale.

ART. 19

Il sera dressé tous les ans, dans la forme à déterminer par un règlement d'administration publique, un compte spécial dans lequel les ressources énoncées au précédent article seront appliquées:

1° Au service des annuités;

2° Aux intérêts de l'avance faite par le Trésor pour le quart payé comptant;

3° A l'amortissement de ladite avance jusqu'à concurrence du montant des ressources de l'année.

Ce compte sera l'objet d'un rapport à l'Empereur, qui sera communiqué au Corps législatif.

Certes, le moment paraît mal choisi pour créer des dépenses nouvelles à l'Etat, sans contre-partie. Il le serait aussi pour accroître les dépenses de l'Armement et du Commerce.

Précisément, une mesure analogue à celle de 1866 aurait pour résultat de réduire les frais que supportent ces derniers. La concurrence aurait probablement pour résultat de faire baisser les prix du courtage que le monopole tend à élever.

Par les dispositions que nous avons énumérées, la Loi de 1866 a réalisé la liberté du courtage dans les Bourses de Commerce pour le plus grand bien des affaires. Nous estimons qu'une loi analogue peut et doit établir la liberté du courtage d'affrétement. Il y va de l'expansion de la Marine Marchande du Pays, car cette réforme est à la fois la condition du meilleur rendement des liners et de la pratique du vagabondage. Ainsi, la liberté du courtage d'affrétement permettra à la Marine française de pallier dans une large mesure au déséquilibre des frets dans les ports nationaux.

***

La réforme que nous demandons ne permet d'en attendre que des bienfaits. Elle ne sera une charge ni pour les Finances Publiques, ni pour l'Armement et le Commerce. Nous avons démontré plus haut qu'elle ne diminuerait pas les garanties accordées par l'organisation en vigueur à la clientèle.

Toutefois, si les courtiers interprètes et conducteurs de navires devaient encore conserver leur monopole, nous demanderions qu'il fut réduit à ses limites légales et que le courtage d'affrétement fut rendu au régime de liberté, qui n'a cessé qu'en violation de la Loi. Le Code de Commerce, nous le redisons, déclare: « Les courtiers-interprètes et » conducteurs de navires font le courtage des » affrétements... » Il ne leur en donne pas le monopole. Depuis la Révolution, le Commerce et l'Industrie sont libres en France, sauf les restrictions limitativement apportées par la Loi.

Le Monopole du Courtage est donc non seulement dangereux pour la Marine Marchande, mais manifestement illégal et doit être aboli.

CHAPITRE VIII

LA CRÉATION DE ZONES FRANCHES

Un pays qui s'entoure de barrières douanières pour protéger ses industriels et ses agriculteurs contre leurs concurrents étrangers, essaie par cela même de se suffire dans la mesure du possible. Par l'élévation du coût des matières premières importées, élévation qui se répercute sur le prix de revient de toute la production nationale, ses ventes à l'extérieur deviennent plus difficiles. De la sorte, le fret de sortie se raréfie, ce qui est particulièrement fâcheux dans les pays où il est généralement peu abondant. Aussi, un régime protecteur, à tout le moins en apparence, de l'Industrie et de l'Agriculture, est un régime destructeur du Commerce Maritime et de la Marine Marchande.

C'est pourquoi, à toutes les époques de l'Histoire où les protectionnistes ont fait triompher leurs théories, on a cherché des palliatifs au manque de fret d'exportation, dont les commerçants, armateurs et tous gens de mer étaient les victimes. Dans la Vieille France, lorsque Colbert établit un régime protectionniste afin de donner naissance à l'Industrie nationale, il eut grand soin de créer des entrepôts et de rétablir les villes franches dans leurs anciennes prérogatives.

Cette franchise, dont les villes de Marseille, Bayonne, Bordeaux, Lorient et Dunkerque furent les principales bénéficiaires, s'étendait à une portion de territoire englobant toute une agglomération urbaine maritime.

La Révolution a enlevé aux villes franches les privilèges qu'elles avaient conservé jusqu'alors et elle les a fait entrer dans le droit commun. Une tentative de rénovation de ce système a été faite à Marseille en 1814 et a échoué : les prétendus bénéficiaires de cette institution en étaient les premières victimes. Les anciennes franchises s'expliquaient en raison de la situation politique et économique de la France sous l'Ancien Régime; depuis la formation complète de l'unité nationale, elles n'ont aucune raison d'être. La plupart des industries d'une cité ne sont pas viables si elles sont séparées du marché national par des barrières douanières.

Il était nécessaire de créer des succédanés au système périmé du port franc. En effet, le régime protectionniste allait s'implanter fortement en France de 1814 à 1860. Battu en brèche à cette dernière date, il revenait bientôt en honneur et il était restauré en 1892. Divers tempéraments ont été apportés à ce régime. Ce sont le drawback, l'admission temporaire et l'entrepôt.

Le *drawback* (retour en arrière) consiste à rembourser à la sortie les droits payés à l'entrée dans le cas où une marchandise importée vient à être exportée. Ce système n'a donné que de médiocres résultats et prête aisément à la fraude. Il tend à disparaître en France, où il n'est guère plus usité que pour le coton destiné à la fabrication des tissus et le sel employé à la préparation des conserves.

Le système de l'*admission temporaire* consiste à exempter de droits de douane les matières premières destinées à la réexportation, lorsque sous forme de produits manufacturés, elles auront à disputer aux marchandises étrangères le marché international. Ce système, malgré les services qu'il a rendus, n'est pas d'une application commode si l'on exige que les matières réexportées soient les mêmes que celles importées ; la vérification de leur identité entraîne des mesures vexatoires pour l'industriel. Et, d'autre part, si l'on se contente de l'équivalence, c'est-à-dire que la quantité réexportée soit égale à la quantité importée, on ouvre la porte à des spéculations qui éludent la loi.

L'*entrepôt* est généralement préféré aux deux autres procédés: En 1913, « (1) il a été placé sous » le régime de l'entrepôt 5.508.000 tonnes de mar» chandises (dont moitié houille) valant 1120 mil» lions. L'admission temporaire a été accordée à » des produits valant 204 millions, dont 105 de blé, » 25 de fils et tissus de soie, autant de fer, fontes » et aciers. Il a été remboursé un million à titre » de drawback. »

L'entrepôt existe en France sous deux formes : l'entrepôt réel est un local, appartenant à la Douane où les marchandises passibles de droits peuvent être entreposées sans acquitter ces droits. L'entrepôt fictif appartient au commerçant lui-même, les marchandises y séjournent sans avoir à supporter les taxes sous le contrôle constant de l'Administration des Douanes. Dans les deux cas, les marchandises doivent être réexportées dans un état identique à celui dans lequel elles ont été importées, ou supportent les taxes si elles pénètrent sur le territoire douanier. Ces entrepôts ont l'avantage d'être établis soit dans les ports, soit à l'intérieur du Pays.

La loi du 29 décembre 1917 autorise dans les entrepôts les mélanges ou divisions de marchandises indigènes avec des marchandises exotiques.

---

(1) C. Colson. « Cours d'économie politique », année 1920, livre IV, p. 432.

Entrepôt, admission temporaire et drawback ont une influence favorable sur le commerce d'exportation de France; ils permettent l'accès dans le Pays de matières premières étrangères, matières qui subissent diverses opérations industrielles ou commerciales, puis sont vendues selon les circonstances à l'intérieur de la France ou à l'étranger. En ce dernier cas, les matières qui ont seulement séjourné en France ne supportent pas de droits de douane. Il en résulte un fret d'exportation d'autant plus abondant que les marchandises indigènes entrent souvent dans la composition des produits exportés.

Malgré l'intérêt que présentent ces procédés, ils ne paraissent pas remplir d'une façon suffisante le rôle qu'on leur assigne. Leur application soulève de nombreuses difficultés qui en restreignent les bienfaits. C'est notamment le cas de l'admission temporaire. Celle-ci n'est applicable que dans les conditions limitativement prévues par les lois. Il est surtout difficile d'évaluer la quantité de déchet des marchandises admises en franchise, dans les opérations qu'elles subissent en France. Le système de l'équivalent en vertu duquel la marchandise exportée doit être de même nature, valeur et qualité que celle importée en franchise, est cause de troubles dans le marché intérieur.

Le drawback présente des inconvénients analogues à ceux de l'admission temporaire. Lorsqu'il

joue le rôle de prime à l'exportation, il est onéreux pour le Trésor Public et constitue pour les bénéficiaires de cette prime un avantage injustifié.

L'entrepôt permet aux négociants de faire des stocks de marchandises exotiques sans avoir à faire inutilement l'avance des droits de douane. Depuis que la loi de 1917 permet de réaliser des mélanges, coupages et divisions dans l'entrepôt, celui-ci présente un intérêt plus grand encore que par le passé. Néanmoins l'entrepôt est limité en durée, les opérations que l'on y effectue sont soumises à des autorisations diverses. Enfin le contrôle de la Douane, pour être efficace, est nécessairement ennuyeux pour ceux qui y sont soumis.

Les trois procédés usités en France dans l'intérêt du Commerce Extérieur ne favorisent donc le développement des exportations que dans une mesure nécessairement limitée.

D'aucuns estiment que la loi de 1917 suffit pour supprimer les inconvénients du système douanier en vigueur ; ils la considèrent comme la concession maximum au Commerce Extérieur. Il nous semble, au contraire, qu'elle ne donne pas toutes les satisfactions désirables. Nous la considérons seulement comme un stade de l'évolution vers une plus grande facilité accordée au Commerce et nous pensons que le terme de cette évolution doit être la création de zones franches.

*
**

Au surplus, ce mode de franchise existait avant la guerre dans de nombreux pays. Le port franc ou *Freihafen* de Hambourg est le plus connu de tous. Le traité du premier octobre 1888 fixa les conditions auxquelles Hambourg entrait dans le Zollverein. Aux termes de ce traité, une partie du port restait franche. Cette partie est séparée de la ville soit par des grilles de trois mètres de hauteur, soit par des palissades qui flottent sur l'Elbe, soit par un canal qui permet aux navires venant de la haute mer de pénétrer dans l'Elbe supérieur sans traverser la zone franche.

L'installation et la mise en valeur des entrepôts hangars, quais, constructions ont été confiées à la société des entrepôts du port franc de Hambourg ou « *Hamburger Freihafen Lagerhaus Gesells chaf* ». Mais l'Etat de Hambourg avait gardé une place prépondérante dans l'administration du Freihafen. En outre, le Sénat a le contrôle financier et commercial à la fois de la société des entrepôts.

Le capitaine de tout navire pénétrant dans l'estuaire de l'Elbe est obligé de prendre à bord à Cuxhaven un pilote assermenté. Ce dernier veille à ce qu'aucune marchandise ne soit débarquée avant l'entrée dans le port de Hambourg. Dès que

le navire a passé la palissade flottante formant la limite du port franc, il n'est plus soumis à la surveillance de la Douane. Lorsqu'il est amarré dans la zone franche, le capitaine remet à cette administration un manifeste et une déclaration, sorte de bordereau détaillé de toutes les marchandises formant la cargaison :

La « déclaration à l'importation » est faite lorsque les marchandises pénètrent dans la zone franche pour y être manipulées, transformées, warantées, ou tout au moins pour y faire un séjour prolongé. La « déclaration à l'exportation » intervient lorsque ces mêmes marchandises ou des produits dérivés sont réexportés.

La « déclaration en transit à l'importation » a lieu lorsque les marchandises sont déposées dans le Freihafen pour une courte durée et doivent être réexportées dans peu de temps. A la sortie de ces marchandises, on fait une nouvelle déclaration ; c'est la « déclaration en transit d'exportation ». Si une marchandise déclarée en transit à l'importation fait l'objet d'une transaction, la déclaration devra être modifiée.

Les marchandises déposées dans le Freihafen, n'ont aucun droit à payer si elles sont vendues et exportées à l'étranger. Celles qui, en petit nombre d'ailleurs, sont dirigées à l'intérieur du Reich, supportent les droits de douane.

Hambourg doit principalement sa prospérité à

lances des frets est déséquilibrée. Ces zones auraient précisément pour fonction de développer les exportations plus encore que les importations. Voilà en quoi elles seraient un palliatif à la pénurie du fret de sortie.

Certes, il ne saurait être question de rétablir les anciennes franchises, devenues incompatibles avec l'organisation politique et économique du Pays. Nous avons constaté que le Commerce hambourgeois a subi un accroissement considérable, mais il ne le doit pas exclusivement à la zone franche. Les progrès industriels du grand port de l'Elbe se sont faits sur le territoire douanier.

Nous devons tirer parti de l'expérience faite à l'étranger, car la zone franche présente diverses modalités d'application, entre lesquelles il faut opter. De ce choix dépendra la valeur du procédé.

Il est nécessaire que le port doué d'une zone franche soit situé sur un lieu fréquenté par de nombreux navires et qu'il présente des conditions nautiques favorables.

Il faut aussi que ce port soit ou puisse devenir un grand centre commercial en raison de la solide organisation de son marché et de la proximité des produits étrangers.

Enfin, ses aptitudes industrielles peuvent concourir au succès de la zone franche. Toutefois, les industries qui vivent dans cette partie du port sont nécessairement peu nombreuses. La zone franche

a donc principalement une fonction commerciale et accessoirement une fonction industrielle. Telles sont les conclusions que nous permettent de tirer les exemples de Copenhague et de Hambourg.

***

Malgré tous les avantages que les pays étrangers ont retiré de la zone franche, la cause de celle-ci n'a pas pu être gagnée en France jusqu'à présent. Ses détracteurs font valoir les difficultés nombreuses, qui, disent-ils, résulteraient de sa création.

Certes, la principale objection qu'ils soulèvent n'est pas sans fondement. Elle tient à la complexité du régime douanier adopté en France par la Loi de 1892 qui institue le système du double tarif : le tarif maximum qui joue désormais le rôle de tarif général et qui contient les taxes les plus élevées, forme le droit commun et s'applique aux marchandises de tous les Etats en général ; le tarif minimum, dont les droits sont atténués, est accordé aux Etats qui font bénéficier les marchandises françaises d'avantages corrélatifs ou qui accordent à la France la clause de la nation la plus favorisée.

Les adversaires des zones franches nous disent :

Les marchandises venues de tous les pays dans les zones en question y sont confondues. A leur sortie de ces zones on ne sait plus quelle était leur provenance. Les marchandises qui entreront sur le territoire douanier français seront uniformément soumises à l'un ou à l'autre des deux tarifs usités: tarif maximum, tarif minimum. Si l'on opte pour ce dernier les marchandises qui devraient supporter le premier passeront toutes par la zone franche et entreront en France en tarif minimum. Ainsi, la création de la zone franche serait l'organisation de la fraude par les soins de l'Etat, le Trésor Public serait la victime de cette innovation dangereuse.

Si, au contraire, toutes les marchandises venues de la zone franche supportent le tarif maximum, celui-ci étant souvent probitif, la zone franche est appelée à végéter: En raison de l'instabilité du Commerce d'Exportation, une industrie ne peut vivre que si elle a son principal débouché sur le marché national.

Assurément, cette objection, telle qu'elle est présentée, paraît très forte.

Nous croyons toutefois que c'est une façon de voir un peu simple que de considérer le problème sous un aspect aussi rigide.

Est-il vrai que l'on doive appliquer toujours, soit le tarif maximum, soit le tarif minimum ? Nous ne le pensons pas: Bien entendu les intérêts

du Trésor Public doivent être sauvegardés, et de ce fait, c'est le tarif maximum qu'il faudra appliquer à la plupart des marchandises allant de la zone franche dans le territoire douanier. Mais le tarif minimum peut être appliqué sans inconvénient, aux matières produites exclusivement par des pays dont les exportations sont admises en France au dit tarif.

De même, bien que cette hypothèse soit de réalisation moins probable, il se peut que certaines marchandises soient produites exclusivement sur le territoire de la France ou de pays ne formant qu'une seule unité douanière avec elle. Au cas où ces matières seraient introduites sur le territoire douanier après passage dans la zone franche, elles y pénétreraient sans payer de droits.

Telle est la méthode qui nous semble concilier au mieux les intérêts du Trésor Public et ceux des industriels et négociants. Il est vrai qu'elle présente pour ces deux derniers des inconvénients graves: La plupart des entreprises industrielles qui se livrent à l'exportation vendent aussi une partie de leur production sur le marché national. Le tarif maximum étant souvent prohibitif, il en résulte qu'elles ne peuvent pas se développer dans la zone franche. Néanmoins, certaines entreprises ont principalement l'exportation pour objet. D'autres peuvent avoir un magasin dans la zone franche et un sur le territoire douanier. Les produits

préparés dans le premier seraient destinés à l'exportation, ceux préparés dans le second à la vente à l'intérieur.

Sans doute, l'installation de deux magasins ou ateliers est onéreuse et un tel système sera peu usité. Certains industriels ou commerçants peuvent néanmoins y trouver satisfaction.

*
**

Les adversaires des zones franches apportent contre elles un second argument d'ordre financier. Ils prétendent que la création de ces zones faciliterait la contrebande. Ils nous représentent la zone franche comme un dépôt où les contrebandiers font leurs stocks de marchandises et les écoulent ensuite sur le territoire douanier lorsqu'ils en auront l'occasion.

Cette objection beaucoup moins forte que la précédente, n'est tout de même pas à négliger. Néanmoins, elle ne nous paraît pas suffisante pour faire obstacle à la création de zones franches. Nous sommes convaincus que l'Administration des Douanes remplirait d'une façon tout à fait satisfaisante cette nouvelle tâche. D'ailleurs, celle-ci serait-elle aussi difficile que ce qu'on le prétend parfois? Il nous est permis d'en douter. La zone

franche, que nous demandons, serait une portion de port séparée du reste du territoire par une double grille ou muraille et à l'intérieur de laquelle peut se trouver une allée sablée. Cette zone peut aussi être limitée par un canal. Elle serait de faible étendue. La Douane surveille des kilomètres de frontière terrestre ou maritime, elle réussira bien à assurer la surveillance particulièrement intensive que nécessitent les quelques hectares de la zone franche.

La franchise réduite à une partie de port ne peut pas offrir aux contrebandiers les facilités qu'ils rencontraient jadis dans les villes franches.

Toutes les mesures préventives devront être prises en vue d'empêcher la contrebande. Comme à Hambourg, les navires seraient accompagnés à leur entrée dans la zone franche par un agent de l'Administration des Douanes.

Le personnel des usines ou magasins de la zone franche n'aurait pas le droit d'y habiter. Seuls les gardiens chargés de la surveillance des locaux et marchandises demeureraient dans cette zone.

En outre, il sera possible d'interdire l'introduction dans la zone franche de telle marchandise qui présenterait de trop grandes facilités de fraude. Voilà pourquoi, la franchise accordée à une partie de port ne nous semble pas destinée à devenir un élément de fraude douanière. Celle-ci était facile avec le régime des ports francs: Nous ne croyons

pas que la zone franche soit beaucoup plus dangereuse pour les Finances Publiques que l'entrepôt, l'admission temporaire et surtout le drawback.

⁂

D'autres objections ont été faites aux zones franches, notamment celle de favoriser la fraude sur l'origine et la nature des marchandises. A cela nous répondons que la zone franche peut et doit être soumise à toute la législation concernant la protection des marques, au même titre que n'importe quelle partie du territoire national. La zone en question serait seulement en dehors du territoire douanier, mais à tous autres égards elle ferait partie de la France et ne jouirait d'aucune loi d'exception. Le contrôle des marques et appellations sera d'autant plus facile que les entreprises industrielles et commerciales seront rassemblées sur quelques hectares.

Aussi, nous estimons que l'objection concernant la contrefaçon et les falsifications est dépourvue de portée.

⁂

On prétend que la zone franche créerait un privilège au profit des industriels et commerçants de

la dite zone, aux dépens de leurs concurrents établis sur le territoire douanier.

A cela nous répondons: La zone franche devra être créée sur un territoire dépourvu de tout magasin ou atelier, soit par le fait d'une non utilisation antérieure soit par celui de l'expropriation.

Ainsi, tous ceux qui le voudront pourront venir y élever telle construction et y créer tel commerce qui leur plaira, pourvu qu'ils remplissent toutes les conditions voulues par les lois et règlements.

Ceux qui bénéficieront de la zone franche ne feront que recevoir la rémunération de leurs efforts, de leurs dépenses et des risques encourus. D'ailleurs, ceux qui jouiront des avantages de cette institution en supporteront aussi les aléas. Par conséquent, la création de zones franches ne lèse aucun droit acquis, elle ne fait pas de privilégiés.

***

On a parfois invoqué contre l'institution des zones franches l'argument suivant: Une fois le principe de la franchise admis, un trop grand nombre de ports en deviendront bénéficiaires. La multiplicité des zones franches empêchera la nouvelle institution de produire les résultats attendus.

Si une telle éventualité devait se réaliser, il nous semble en effet que cet éparpillement des zones franches serait antagoniste de leur action bienfaisante. Mais il suffira de restreindre l'application de la franchise aux quelques ports où elle a le plus de chances de succès. Le choix judicieux de ces ports est donc un élément essentiel à la réussite de l'institution que nous demandons: La zone franche, semble-t-il, doit être créée dans deux catégories de ports et seulement lorsque cette innovation est opportune.

La première catégorie comprend les ports qui sont de grand marchés commerciaux et de grands centres industriels. C'est là où ces marches et ces industries existent déjà, là où l'usage de l'entrepôt est le plus important, que la zone franche peut donner les meilleurs résultats, puisqu'elle y trouve les éléments nécessaires à son succès.

La deuxième catégorie est celle des ports spécialisés dans un trafic auquel le système douanier en vigueur est particulièrement défavorable.

Quels sont donc les ports qui paraissent être les plus aptes à posséder une zone franche? Le port du Havre jouit de conditions nautiques favorables relativement à ses voisins, parce que les deux phénomènes de la marée et du mascaret y facilitent la navigation.

Sa situation géographique est particulièrement heureuse: C'est pourquoi le port havrais est une

tête de ligne importante pour les navires des quatre grandes Compagnies françaises que sont la Compagnie Générale Transatlantique, les Chargeurs Réunis, les Messageries Maritimes, la Compagnie Havraise Péninsulaire.

En raison de sa position au débouché de l'artère séquanaise, Le Havre est devenu le port de transit de la plus grande agglomération industrielle de France.

Depuis 1914, l'Industrie a pris un essor considérable au Havre, mais c'est surtout par son rôle commercial que ce port nous paraît appelé à posséder une zone franche. Le Havre est devenu un marché international analogue à Londres et à Anvers. C'est un port mondial. Certains produits tropicaux: café, cacao, poivre, caoutchouc y sont entreposés avant d'être vendus par les négociants havrais à tous les pays d'Europe.

L'institution d'une zone franche n'aurait guère sa raison d'être à Dunkerque. Ce port, il est vrai, est relié à son arrière-pays par voie d'eau, il jouit d'une situation géographique privilégiée sur une des mers les plus fréquentées du monde. Mais il ne joue le rôle de marché que pour la laine.

Rouen est le deuxième port maritime de France, tandis que Le Havre en est le troisième. Mais c'est une ville plus industrielle que commerçante. Etant donnée sa situation à l'intérieur des terres, la création d'une zone franche risquerait de faciliter la fraude douanière.

Marseille, qui a joui jadis de la franchise complète, désire vivement recouvrer une parcelle de la liberté d'antan. L'antique cité phénicienne est aujourd'hui un grand port local et un grand port régional à la fois. Le canal de Marseille au Rhône inauguré en 1916 et le Rhône rendu navigable conformément à la Loi du 27 mai 1921 développeront la fonction nationale et internationale du premier port maritime de France.

Marseille joue le rôle de port distributeur à l'égard des pays de l'Afrique Mineure et du Proche-Orient. Les industries marseillaises les plus importantes: minoterie, fabrique de pates alimentaires, rizeries, raffineries de sucre, savonnerie, raffineries de soufre, de pétrole, etc... ne peuvent que gagner à la création d'une zone franche.

Marseille possède au Nord-Ouest de ses ports actuels des emplacements libres, aptes à devenir de nouveaux ports et à contenir de nombreux magasins et de vastes usines.

Sa Chambre de Commerce a obtenu la concession de terrains situés entre le littoral actuel et le canal de Marseille au Rhône. L'aménagement de l'étang de Garonte permet la création d'un port franc susceptible de donner satisfaction aux Marseillais. Pourquoi leur refuserait-on une institution qui ne peut que favoriser le Commerce et l'Armement français?

Bordeaux joue un rôle moindre que Le Havre et Marseille dans la navigation maritime. Sa situation géographique, au débouché d'une région principalement agricole, est moins favorable au Commerce Extérieur que celle de ces deux ports. Tandis que ceux-ci vont être reliés l'un au bassin parisien, l'autre au couloir du Rhône et de la Saône par deux grandes voies navigables, Bordeaux est en relation avec le bassin aquitain par une voie d'eau intérieure de médiocre valeur.

Néanmoins le grand port de la Gironde est une ville industrielle et commerçante dont le trafic est considérable. Il est un marché du caoutchouc en voie de développement. Il devient de plus en plus le marché d'approvisionnement du Maroc et de l'Afrique Occidentale Française. Sa fonction de tête de ligne vers les pays coloniaux et l'Amérique du Sud accroît son importance maritime.

Les améliorations effectuées dans le port de Bordeaux et dans ses divers avant-ports favorisent l'expansion maritime de tout ce système portuaire. En raison de toutes ces considérations, les rives de la Gironde paraissent destinées à bénéficier d'une zone franche.

Mais Bordeaux doit jouir de cet avantage à la fois comme marché commercial important et comme port exportateur d'une marchandise qui lui est propre : le vin.

Jadis considérables, ses exportations vinicoles

par la voie maritime ont diminué de 1870 à 1890 : Au grand client des vins du Bordelais, l'Angleterre se substituaient des clients continentaux : Belgique, Allemagne, Hollande.

De plus, la crise du phylloxera a réduit le rôle d'exportateur de vin que Bordeaux jouait précédemment. L'interdiction dès 1897 de faire des coupages de vins dans les entrepôts a restreint encore les exportations vinicoles. Ce commerce s'est reconstitué en Espagne, notamment à Passages, mais n'y a pas pris l'importance qu'il avait autrefois à Bordeaux. La loi du 29 décembre 1917 sur les entrepôts ne paraît pas contenir les éléments nécessaires à la reconstitution de cette branche du commerce bordelais.

Nous croyons que la création d'une zone franche dans la région de Bordeaux faciliterait l'écoulement vers les pays d'outre-mer, des vins de la Gironde, une fois que ceux-ci auraient été coupés de vins espagnols, portuguais ou autres dans la dite zone. Ce serait un moyen de restreindre le déséquilibre des frets à Bordeaux.

L'intérêt de la question qui nous occupe n'est pas restreint au port girondin. Le port de Cette est le débouché maritime de la région vinicole du Midi. Nous savons que d'exportateur, il est devenu importateur de vin depuis l'invasion du phylloxera. Le déséquilibre de sa balance des frets y est important par rapport aux autres ports de la

France méditerranéenne. La pénurie du fret d'exportation a été aggravée comme à Bordeaux par la législation de 1897.

Or le marché national des vins est soumis à des fluctuations considérables et des relations plus étroites avec les marchés étrangers faciliteraient la stabilisation des cours du vin.

D'autre part, le jour où la production française ne trouverait plus preneur sur le marché national, il lui serait nécessaire d'avoir des débouchés à l'étranger.

De plus, la création d'une zone franche à Cette y favoriserait de façon particulière l'industrie des vins de liqueur: Celle-ci exige l'importation de mistelles et de vins étrangers produits notamment par les pays de la Méditerranée orientale.

Ainsi la franchise d'une fraction du port de Cette faciliterait l'exportation des vins du Midi. C'est à ce titre que nous la réclamons, car elle serait un palliatif à la pénurie du fret de sortie dans le port cettois.

D'aucuns ont réclamé le bénéfice de la zone franche pour les villes maritimes douées d'une industrie métallurgique importante et en particulier pour Nantes et Saint-Nazaire. Nous ne pouvons faire nôtre leur point de vue parce que la zone franche a principalement une fonction commerciale et accessoirement un rôle industriel. L'industrie métallurgique vivrait difficilement si elle

était séparée du marché national par des barrières douanières.

Voilà pourquoi Le Havre, Marseille, Bordeaux et Cette sont les quatre places de commerce qui, en raison soit de leurs marchés, soit de leur commerce des vins, soit des deux à la fois, nous paraissent destinées à tirer le meilleur profit de la zone franche.

L'étendue de ces zones peut varier considérablement d'une ville à l'autre, elle est fonction à la fois de l'espace disponible et de l'expansion industrielle ou commerciale prévue. L'importance de la zone franche d'ailleurs n'apparaîtra que peu à peu au fur et à mesure que les négociants et industriels auront pris l'habitude d'installer leurs usines et magasins en dehors du territoire douanier.

***

La création de zones franches telles que nous les demandons nous paraît susceptible de favoriser le Commerce Extérieur de la France et en particulier le Commerce d'Exportation.

Nous sommes persuadés que cette atténuation au régime protectionniste aurait la plus heureuse influence sur l'avenir de notre Marine Marchande et permettrait de réaliser une conciliation équitable des intérêts économiques de notre Pays.

CONCLUSION

Le déséquilibre entre le tonnage des frets de sortie et d'entrée en France est permanent, seule son ampleur varie selon les circonstances économiques. La régularité du déficit des exportations maritimes est due à des causes stables qui sont le fait de l'Histoire et de la Géographie du Pays. Parmi ces causes figurent principalement la part considérable prise par les articles de luxe dans le Commerce d'Exportation et le manque de houille sur le territoire national.

Le déséquilibre des frets accroît le coût des transports maritimes. De là résultent une augmentation de la Vie Chère en France et un amoindrissement de l'Activité économique du Pays. La Marine Marchande nationale, actuellement en voie de développement, a son expansion limitée par une alimentation insuffisante et irrégulière.

La prospection du sous-sol, les progrès des industries extrative et métallurgique et plus encore

la réunion de l'Alsace-Lorraine à la France fournissent au Pays des marchandises à exporter outremer. Nous en concluons que la France est moins pauvre qu'autrefois en fret de sortie. Mais cette amélioration de la balance des frets ne sera réalisée que dans la mesure où l'industrie minière et l'industrie du fer sauront développer leur production et trouver des débouchés convenables.

Par conséquent, le rétablissement de l'équilibre des frets en France est aléatoire : Les exportateurs français se heurteront aux difficultés résultant soit du coût de la production nationale, soit de la fermeture de certains débouchés, soit de la concurrence de pays étrangers.

Ce rétablissement d'équilibre ne saurait être complet : Le déficit du fret de sortie est tel que nous ne pouvons pas en espérer la suppression, malgré l'abondance des nouvelles marchandises de mer à exporter.

C'est pourquoi il y a lieu de pallier aux inconvénients du régime douanier qui restreint les exportations, par une mesure libérale : La création de zones franches. Les produits indigènes mélangés aux produits exotiques dans ces zones, trouveraient plus aisément des débouchés à l'étranger. Cette innovation nécessite l'intervention des Pouvoirs Publics. Son succès dépendra des facilités qu'elle offrira aux industriels et surtout aux négociants et de l'effort que réaliseront ceux-ci pour bénéficier de ses avantages.

Un emploi plus judicieux que par le passé des navires français permettrait de pallier à la pénurie du fret d'exportation dans les ports nationaux : La Marine Marchande supportera d'autant mieux l'insuffisance de nourriture qu'elle y pourvoiera dans les ports étrangers et qu'à une alimentation irrégulière elle adaptera des navires irréguliers : les tramps.

Mais ces deux réformes nécessiteront un effort soutenu de l'Armement français et de tous ses auxiliaires. La seconde exigera en outre une intervention du Pouvoir Législatif pour permettre à la Marine de se débarrasser de la tutelle gênante des courtiers interprètes et conducteurs de navires.

C'est en nous plaçant exclusivement au point de vue de la balance des frets que nous préconisons ces réformes. Puisse cette considération trop souvent méconnue hâter leur réalisation !

Vu :

Montpellier, le 9 octobre 1923

Le Président de la Thèse :
M. Roche-Agussol.

Vu :

Montpellier, le 9 octobre 1923

Le Doyen : M. Moye.

Vu et permis d'imprimer :

Montpellier, le 9 octobre 1923

Le Recteur,
Jean COULET.

BIBLIOGRAPHIE

Journal Officiel.

Direction Générale des Douanes. — Tableau général du Commerce et de la Navigation.

***

Amiot (Fernand). — Un Port Franc à Marseille, 1899.

Baulig (H). — Un inventaire de la production minérale du monde, d'après le *World Atlas of Commercial Geology. Annales de Géographie,* 1922.

Bellet (Daniel). — La production de la potasse dans le monde. *Annal. de Géogr.,* 1916.

Blanchard (Raoul). — L'aménagement du Rhône. *Revue de Paris,* 1920.

Clerget (Pierre). — Chronique des Transports *Revue économique internation,*. 1919-21.

— Cours de Géographie économique. (Ecole Supér. de Commerce de Lyon 1919-21).

Colin (Marcel). — Les Zones Franches. De leur application en Algérie, 1910.

Colson (C.). — Cours d'Economie Politique, livre 4e, 1920.

Danjon (Daniel). — Traité de Droit Maritime, tome II, 1912.

Demangeon (A). — Le Déclin de l'Europe, 1920.

Fougère (Maurice). — Anvers et la question rhénane *Revue Econom. internationale,* 1921.

Gallois (L.). — Le Port de Strasbourg (*Annal. Géogr.,* 1919.

— Marseille et l'aménagement de l'étang de Garonte. *Annal. Géogr.* 1920.

Gallouédec et Maurette. — Géographie de la France, 1920.

Herriot (Edouard). — Agir, 1917.
— Créer, 1919.

Hérugel (Marcel). — La France au Travail. — II. En suivant les côtes: de Dunkerque à Saint-Nazaire, 4e édit.

Hervé (Léon). — De la nature juridique des offices ministériels, 1903.

Imbeaux (Ed.). — L'avenir des voies navigables dans le Nord-Est de la France, la Belgique et la Suisse. *Revue écon. intern.* 1921.

Lecarpentier (G.). — Le réseau des voies navigables intérieures de la France, et les projets actuels d'amélioration. *Revue Economique internationale,* 1921.

Le Marié (Henri). — Les Ports Francs, 1904.

Léon (Paul). — Fleuves, Canaux, Chemins de Fer, 1903.

Levainville (J.). — Les Gisements de potasse de la Catalogne. *Annal. Géogr.* 1921.

— L'industrie de la potasse aux Etats-Unis. *Annal. Géogr.,* 1921.

— L'Industrie du Fer en France, 1922.

— L'Inventaire des minerais de fer armoricains, d'après L. Cayeux. *Annal. Géogr.,* 1920.

Martin (Germain). — Le Commerce extérieur de la Suisse. Le port de Cette et les intérêts du Languedoc après la guerre, 1919.

Martin (Germain) et Comby (Mario). — Les grands ports français: Cette, Port-Vendres et Nice, 1922.

Maurette (F). — Les Grands marchés de Matières premières, 1922.

Mazel (Henri). — The effect of the war upon the French Merchant Marine.

Mulette (Raymond). — Les grands ports français. *L'Economiste Européen,* 1922.

Pawlowsky (Auguste). — Les conséquences industrielles pour la France et pour l'Allemagne du transfert de l'Alsace-Lorraine et des houillères de la Sarre. *Journal des Economistes,* 1919.

Pfeiffer (Alfred). — Les mines de potasse en Alsace, 1921.

Robert-Muller. — Saint-Malo, Saint-Servan: un port charbonnier. *Annales de Géograph.,* 1922.

Rondet-Saint (Maurice). — Les forces expansives de la France. *Revue Hebdomadaire,* 1917.

— Les Intérêts Maritimes Français dans l'Amérique Latine, 1920.

Rousiers (Paul de). — La situation actuelle de çaise pendant la guerre et depuis la guerre. *Revue des Sciences Politiques,* 1921.

Rousiers (Paul de). La Marine Marchande la Marine Marchande Française. *Revue écon. internationale* 1920.

Sión (Jules). — Cours sur: Les grandes voies de Commerce. (Faculté des Lettres de Montpellier, 1923).

Smith (Russel). — Les Transports Océaniques. *Revue économ. internationale,* 1911.

Strauss (Louis). — Le Port d'Anvers, *Revue économiste internationale,* 1920.

Weill (Georges). — La région industrielle de Caen. *Revue économ. internationale,* 1921.

Zimmermann (Maurice). — Le développement du port de Bordeaux. *Annal. Géogr.,* 1919.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

AVANT-PROPOS VII

TITRE I. — LE DÉSÉQUILIBRE DU TRAFIC MARITIME 9

CHAPITRE I. — *Son ampleur et ses causes.* 9

CHAPITRE II. —*Les effets de l'insuffisance des sorties* 28

TITRE II. — LES NOUVEAUX ÉLÉMENTS DE FRET DE SORTIE 43

CHAPITRE III. — *Les sels de potasse* 45

CHAPITRE IV. — *Le minerai de fer* 59

CHAPITRE V. — *Les produits métallurgiques* 74

Pages

TITRE III. — LES PALLIATIFS AU DÉSÉQUILIBRE DES FRETS 91

CHAPITRE VI. — *Le report de têtes de ligne* 93

CHAPITRE VII. — *La pratique du « vagabondage »* 108

CHAPITRE VIII. — *La création de zones franches* 128

CONCLUSION 153

BIBLIOGRAPHIE 156